Bicicletario



CIRCULACIÓN
libro al viento
LIBRE

10 AÑOS libro al viento

Una campaña de fomento
a la lectura de la secretaría
de cultura, recreación y deporte
y el instituto distrital
de las artes – idartes

CIRCULACIÓN
libro al
viento
LIBRE

Bicicletario



Alcaldía Mayor de Bogotá
Gustavo Petro Urrego, Alcalde Mayor de Bogotá

Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte
Clarisa Ruiz Correal, Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte
Jerónima Sandino, Directora de Lectura y Bibliotecas

Instituto Distrital de las Artes – Idartes
Santiago Trujillo Escobar, Director General
Bertha Quintero Medina, Subdirectora de las Artes
Valentín Ortiz Díaz, Gerente del Área de Literatura
Paola Cárdenas Jaramillo, Javier Rojas Forero, Mariana Jaramillo Fonseca, Ramiro Calixto, Isabella Bolaños, Carlos Ramírez Pérez, Equipo del Área de Literatura

Instituto Distrital de Recreación y Deporte
Aldo Enrique Cadena Rojas, Director General
Luis David Garzón Chaves, Subdirector de Recreación y Deportes
Óscar Oswaldo Ruiz Brochero, Jefe Área de Recreación
Francy Bibiana Sarmiento, Coordinadora de Ciclovía
Nelson Alberto Carreño, Coordinador de Pedalea por Bogotá

Secretaría de Educación del Distrito
Óscar Sánchez Jaramillo, Secretario de Educación
Nohora Patricia Buriticá Céspedes, Subsecretaria de Calidad y Pertinencia
Adriana Elizabeth González Sanabria, Directora de Educación Preescolar y Básica
Sara Clemencia Hernández Jiménez, Carmen Cecilia González Cristancho, Equipo de Lectura, Escritura y Oralidad

Cámara Colombiana del Libro
Enrique González Villa, Presidente Ejecutivo
Adriana Martínez-Villalba, Coordinadora de Ferias

Primera edición: Bogotá, noviembre de 2015
© De la edición: Instituto Distrital de las Artes – Idartes.
© Mateo Rivano, por las ilustraciones, 2015

Todos los derechos reservados. Esta obra no puede ser reproducida, parcial o totalmente, por ningún medio de reproducción, sin consentimiento escrito del editor.

www.idartes.gov.co

ISBN 978-958-8898-37-7 (impreso)
ISBN 978-958-8898-38-4 (epub)

Edición: Antonio García Ángel
Textos, asistencia de edición: Juan Carlos Rodríguez
Diseño + diagramación: Óscar Pinto Siabatto
Producción eBook: eLibros Editorial

Contenido

MANUAL

- Ciclovía: una experiencia
- Partes de la bicicleta
- Ciclo rutas de Bogotá
- Altimetrías
- Accesorios
- Cómo circular en la ciudad

Primer pedalazo

Las bicicletas, a diferencia del icneumón, los colisionadores de hadrones y el rayo verde, están en todos lados, desde las estepas de Alaska hasta los frígidos desiertos de Ushuaia, desde los calores saharianos hasta el Cañón del Colorado, en todas las latitudes y culturas, las usan los cristianos, los ateos y los musulmanes, los chinos y los serbocroatas, en todas las geografías y culturas ruedan bicicletas. Llegaron para quedarse hace casi dos siglos y hoy hacen parte de nuestra vida cotidiana.

Gracias a los buenos oficios del Instituto Distrital de Recreación y Deporte, IDRD, en el marco del *Bogotá Bike Festival*, presentamos a ustedes *Bicicletario*, nuestro Libro al Viento 112.

La primera parte del *Bicicletario* es una miscelánea con algunas anécdotas e historias que son una ventana para mirar la cultura, el universo simbólico, la evolución de la bicicleta y el ciclismo a escala mundial y nacional.

La segunda parte es un breviario, un popurrí literario sobre dos ruedas, desde la oda de amor desaforado de tantos autores hasta la absoluta abominación de Tennessee Williams, desde la angustiosa melancolía de Kenzaburo Oé hasta el surrealismo de Boris Vian, pasando por la poesía de Lorca, Neruda y Maiakovsky.

La tercera parte de este *Bicicletario* es un manual práctico, con datos de interés, un mapa y otras informaciones útiles para pedalear por Bogotá, donde cada vez ruedan más bicicletas, merced a los sucesivos impulsos que se le ha dado a su uso.

Esperamos que sea una lectura entretenida, que el lector marche sin pausa y con piñón fijo desde la primera hasta la última página, que este *Bicicletario* sea útil y entretenido, pero también que sea una invitación para todos aquellos que aún no le han dado una oportunidad a este medio de transporte. Quizá por la lectura también se pueda inocular la fiebre bicicletera.

Antonio García Ángel

Bicicletario



Miscelánea



¿VANDALISMO, ESTAFA, FALSIFICACIÓN?

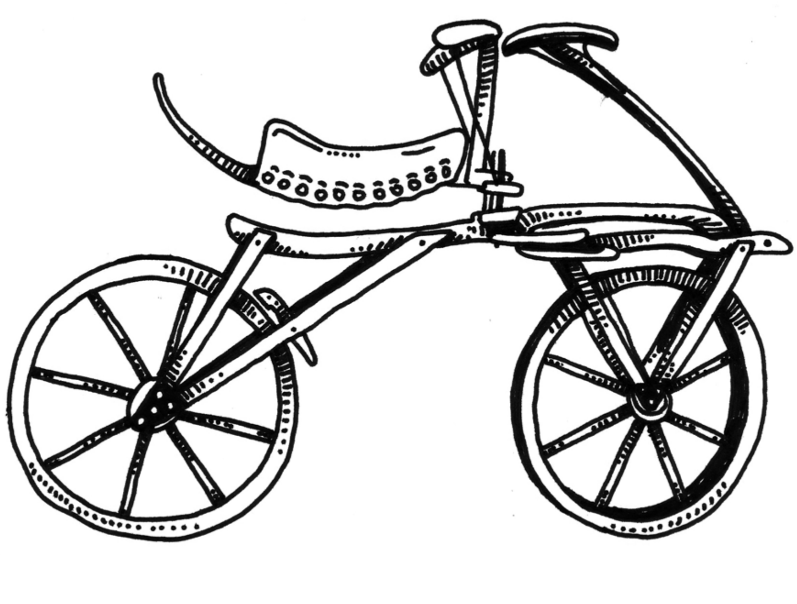
AL INDAGAR SOBRE LA HISTORIA DE LA BICICLETA nos encontraremos con dos de sus antepasados más nobles: el diseño, casi idéntico al de una bicicleta moderna, hallado en un manuscrito de Leonardo da Vinci, y el celerífero, el primer vehículo de dos ruedas en línea, inventado por el conde Mede de Sivrac. El primero se encontró en el *Codex Atlanticus*, un compendio de bocetos realizado por Leonardo entre 1478 y 1517, que fue sometido a un largo proceso de restauración en los años setenta, durante los cuales ocurrió el hallazgo. A nadie sorprendió que un genio que había imaginado tantas máquinas tuviera en su haber también la invención de la bicicleta, que tradicionalmente se consideraba había surgido en el siglo XIX, y pronto se asumió que esta era otra muestra más de su excepcional talento. Pero la ilusión duró poco: menos de veinte años después un investigador descubrió que se trataba de una falsificación que incluso podía haber sido llevada a cabo durante la restauración. Quizá nunca se sepa quién fue el responsable ni si se trata de un caso de vandalismo, de un intento de engaño o de una broma fallida. Una cosa es cierta: el falso diseño de la bicicleta de Leonardo ha llegado a ser tan famoso como sus otras creaciones.

Durante muchos años se consideró que el celerífero, invento del conde Mede de Sivrac, era precursor de la bicicleta moderna. El aparato era bastante sencillo: consistía de un bastidor de madera con una rueda en cada extremo y una almohadilla como asiento, sin manillar, y habría sido mostrado al público en 1790, veinte años antes de la draisina, el siguiente hito evolutivo de este medio de transporte. Al no conservarse el diseño original, y a medida que en el siglo XX se incrementó el interés en la historia de la bicicleta, se hicieron varias reconstrucciones del aparato que ocuparon un lugar importante en exhibiciones y museos. Sin embargo, en los años setenta se supo la verdad: tanto el invento como el inventor eran ficticios. Un periodista francés, Louis Baudry de Saunier, había creado el engaño a finales del siglo XIX movido por su fervor patriótico. En medio de la larga serie de confrontaciones que durante siglos vivieron Francia y

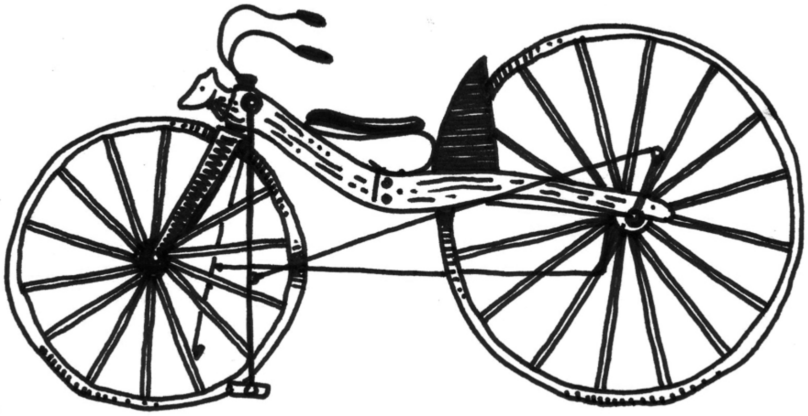
Alemania, quiso que un popular invento alemán se volviera francés. Y, hay que decirlo, lo logró durante casi un siglo.

Manillares, pedalazos, ruedas gigantes y caídas

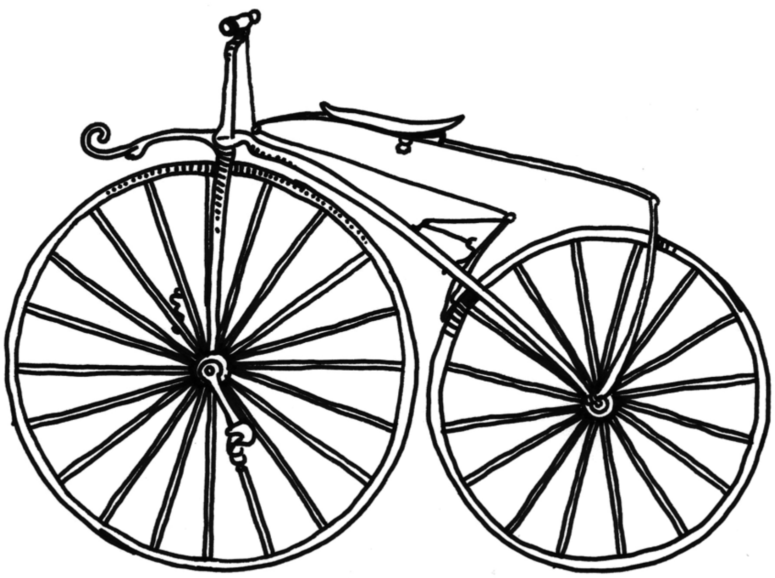
El primer antepasado de la bicicleta se debe al ingeniero alemán Karl Von Dreis, que en 1818 presentó una estructura de madera con dos ruedas, un sillín y un sistema de dirección. Para propulsarse era necesario apoyar los pies en el suelo, lo que ahora nos puede parecer algo precario. Sin embargo, la draisina permitía ir hasta cuatro veces más rápido que a pie y fue un invento con cierta popularidad dentro de las clases adineradas, al punto de que en Inglaterra se le conoció como «Caballo de dandy». Veinte años más tarde el herrero irlandés Kirkpatrick MacMillan ideó unos pedales que usaban un sistema de barras como transmisión, pero no fue sino hasta 1861, cuando Ernest Michaux adosó unos pedales a la rueda delantera de una draisina, que apareció algo parecido a las bicicletas modernas. El velocípedo de Michaux (también conocido como michaulina) tenía la rueda delantera algo más grande que la trasera y permitía al usuario desplazarse con gran autonomía, pero poca comodidad, ya que las ruedas tenían un revestimiento metálico. Sin embargo, el invento causó furor y pronto se introdujeron diversas modificaciones: neumáticos de caucho y ruedas delanteras cada vez más grandes.



Draisina



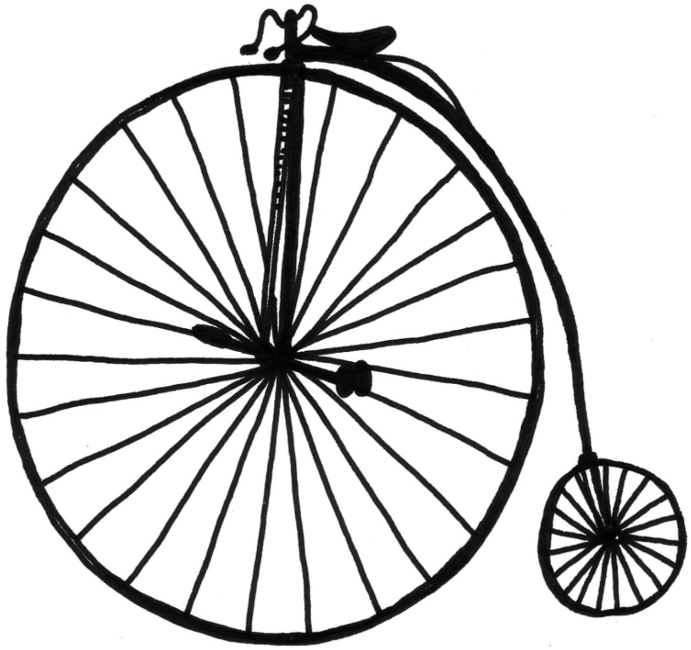
Primer sistema de pedales Kirkpatrick MacMillan



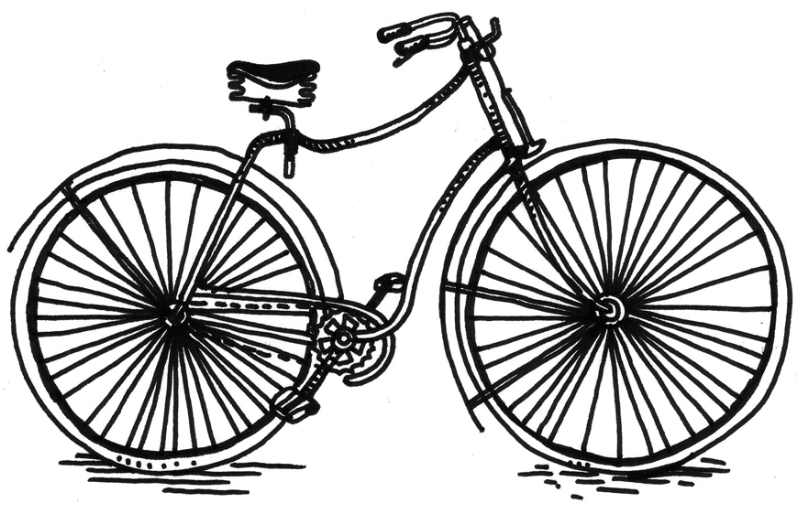
Michaulina

Obsesionados con la velocidad, los fabricantes de velocípedos sólo tenían la opción de aumentar el diámetro de la rueda delantera, ya que los pedales estaban ajustados directamente al cubo de esta. Este incremento se llevó hasta el punto en el que estos aparatos se hicieron bastante inseguros: es fácil imaginar lo inestable que podría ser una bicicleta con un sillín a tres metros de altura. La solución vino en 1884 cuando John Startley creó la «bicicleta segura» que por primera vez tenía una cadena de transmisión a la rueda trasera, por lo que ya no era necesario aumentar el tamaño de la delantera. La era de los velocípedos gigantes había terminado y pronto el

invento se popularizaría de tal manera que el mundo entero sería recorrido por los fervientes aficionados de la bicicleta.



Velocípedo



«Bicicleta segura» de John Startley

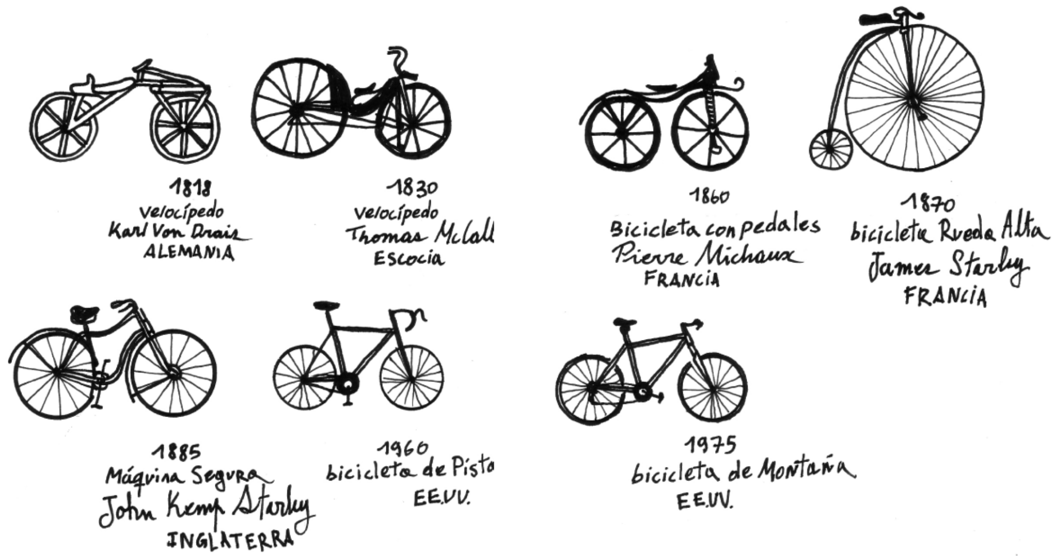
Comienza la fiebre: primeras carreras y proezas

El furor de las bicicletas marcó los años finales del siglo xix. En estos primeros años de novedad ciclística la velocidad fue la primera pasión y pronto se organizaron las primeras carreras. La primera que se encuentra documentada se llevó a cabo en París, en el año de 1868: se trató de una competencia de velocípedos con apenas siete participantes, pero sirvió como detonante de una pasión que hasta el día de hoy sigue viva. Apenas dos años después ya se realizaba la primera competencia en carretera, entre Firenze y Pistoia, seguida pronto por otras similares en Francia y Suiza. Así mismo, esta fue la época en que se construyeron los primeros velódromos y se instituyeron las carreras de seis días, a la sazón pruebas de resistencia extrema, que se iniciaron en Londres en 1878. El ciclismo en pista fue a partir de ese momento uno de los entretenimientos más populares de la época: entre 1890 y 1920 se viviría la edad dorada de las competencias en velódromo en todo el mundo.

Además de las carreras, esta fue una época de proezas y aventuras en los pedales. Sobresale la historia de la primera vuelta al mundo en bicicleta. El inglés Thomas Stevens fue el aventurero que llevó a cabo esta hazaña, entre los años de 1884 y 1887. Sin embargo, comenzó su recorrido sin saber que su viaje tendría estas dimensiones. Su idea inicial, igualmente ambiciosa, era ser la primera persona en atravesar Norteamérica pedaleando, para lo cual partió desde San Francisco con un mínimo equipaje: un impermeable, una muda de ropa y un revólver. Tres meses y medio después arribó a Boston sumando casi seis mil kilómetros de trayecto. Para lograrlo había seguido vías férreas, rastros de diligencias y caminos rústicos, y por lo menos la tercera parte del recorrido tuvo que hacerla caminando. Inspirado por su éxito y después de pasar el invierno en Boston, decidió continuar su camino. Atravesó el mar en un barco y reanudó su camino desde Liverpool: pedaleando atravesó Europa y el Asia Menor, llegando a Persia. Para ese entonces ya era famoso y fue recibido en Teherán por el Sha, quién lo invitó

a pasar el invierno en la ciudad. Y, una vez mejoró el clima, emprendió su camino de nuevo, con tal constancia que en diciembre de 1886 llegó a Yokohama, en Japón. Solo restaba atravesar el Océano Pacífico, lo que llevó a cabo de nuevo en un barco y arribó a San Francisco, su punto de partida, a inicios del año siguiente. Había sido capaz de sobrevivir a los incontables riegos del camino, a algunas turbulencias políticas y a los malentendidos que su inesperada aparición generó en diversos lugares.





EVOLUCIÓN DE LA BICICLETA

El Tour de Francia

El mundo ciclístico de comienzos del siglo XX fue bastante animado. Además de la pasión por los velódromos, fue la época de la aparición de las primeras revistas especializadas en ciclismo y de carreras de ruta que cada vez se iban haciendo más largas y exigentes. Así que no resultó sorprendente que en 1902 el periodista deportivo Géo Lefèvre tuviera la idea de organizar una carrera de seis días en carretera. Carreras de esa duración ya se corrían hacía algún tiempo en los velódromos y la propuesta fue acogida con entusiasmo por el director de la revista *L'auto*, Henri Desgrange, quien se convertiría en su primer organizador en 1903. La acogida de los aficionados fue arrolladora y la carrera fue creciendo rápidamente tanto en la duración como en la complejidad de las pruebas, hasta alcanzar su actual duración de tres semanas. Se empezó a correr en las montañas en 1910, pero fue necesario esperar hasta 1952 para que se dieran los primeros finales de etapa en altura.



La camiseta amarilla se creó en 1919 y la de mejor escalador, tan importante en la historia del ciclismo colombiano, en 1933. En cuanto a la pintoresca etapa final, durante mucho tiempo el Tour terminó en el velódromo de Vincennes, hasta que en 1975 se cambió el destino de esta etapa a los Campos Elíseos. Con la llegada de las transmisiones en directo, el Tour, que ya era la carrera más importante del mundo del ciclismo, se convirtió en una pasión global. Arribaron corredores no europeos que poco a poco se fueron haciendo más importantes hasta lograr ganarlo, logro que correspondió al norteamericano Greg Lemond en 1989. En la siguiente década el Tour vivió una paradoja: por una parte se había convertido en una fiesta internacional, cubierta por la prensa de todo el mundo y con aficionados en todos los rincones de la tierra, pero por otra el uso desmesurado de sustancias dopantes lo estaba corroyendo por dentro hasta un punto que nadie sospechaba. La crisis definitiva vino en el 2006, cuando incluso se llegó a impedir la partida de varios ciclistas justo la víspera de comenzar la carrera. Enfrentados a una situación que podía destruir un evento de más de cien años de historia, los organizadores y los equipos se comprometieron a mejorar definitivamente esta situación. Las nuevas medidas de control antidopaje han traído de nuevo credibilidad al Tour en los últimos años, pero aún está por verse si esto se logra mantener así. Lo que es indiscutible es que más de un siglo después de su creación, el Tour de Francia sigue siendo la principal competencia del ciclismo y uno de los eventos deportivos con mayor afición en todo el mundo. La pasión que despertaron los veintiún ciclistas que cruzaron la meta en 1903 está más viva que nunca.

Colombianos en el Tour

Los ciclistas colombianos comenzaron sus participaciones en el Tour en 1975, cuando Martín Emilio Rodríguez, *Cochise*, fue el primero en correrlo. El primer equipo colombiano en asistir fue el Colombia-Pilas Varta, liderado por Alfonso Flórez en 1983. Y fue en 1984 cuando los pedalazos de Lucho Herrera subiendo al Alpe d'Huez abrieron el camino a las victorias que vendrían en años posteriores. Lucho fue el primer latinoamericano en ganar una etapa en el Tour y en los años que siguieron se convirtió en uno de sus principales animadores: en 1985 ganó la camiseta de la montaña, ganó una etapa y quedó de séptimo en la general, seguido de Fabio Parra, con el que había logrado un legendario uno-dos en otra etapa. Después de un año difícil, los triunfos volverían en 1987 cuando ganó por segunda vez la camiseta de la montaña y quedó de quinto en la general, con Parra, de nuevo, ocupando el siguiente lugar. Este último encontró su revancha al año siguiente, en el que ganó una etapa y quedó de tercero en la general, siendo el primer colombiano en ocupar el podio. En la década siguiente varios ciclistas colombianos asistieron al Tour, alcanzando resultados que, si bien no lograron igualar los de la dupla Parra-Herrera, fueron bastante meritorios. La emoción renació con Santiago Botero, quien ganó la camiseta de la montaña en el 2000 y se ubicó séptimo en la general. Dos años más tarde logró una hazaña al ser el primer colombiano en ganar una contrarreloj individual, además ganó otra etapa y se ubicó cuarto en la clasificación general. A Botero le tocó correr en la época dominada por Lance Armstrong y en la que el uso de EPO (eritropoyetina, una hormona que regula la producción de glóbulos rojos) y otras sustancias dopantes era bastante frecuente, como ha ido quedando en evidencia con los años. En el momento en que la Unión Ciclística Internacional (UCI), entidad rectora del ciclismo deportivo mundial, le retiró todos sus títulos a Armstrong, no reclasificó a los primeros lugares, de manera que Botero tiene un cuarto puesto en un Tour en el que no hay oficialmente un ganador: se vio privado de un podio para el que había hecho todos los méritos. En 2007, Mauricio Soler se convirtió en la nueva esperanza del ciclismo colombiano al ganar

una etapa y la camiseta de la montaña, pero lamentablemente su carrera se truncó después de un grave accidente en la vuelta a Suiza de 2011 que lo marginó definitivamente del ciclismo.

Justo cuando parecía que el ciclismo colombiano no lograba ofrecer un corredor que nos permitiera emocionarnos de nuevo con el Tour, llegó el año 2013: se celebraba la edición número cien de la carrera y se preparó una gran fiesta de tres semanas en las carreteras de Francia. Y entonces Nairo Quintana se convirtió en protagonista, brillando frente a los ojos de todo el mundo. Fue la revelación del Tour: luchó intensamente una etapa contra Chris Froome casi hasta desmayarse, ganó otra y llegó a París en el segundo lugar de la clasificación general. Además, se llevó la camiseta de la montaña y la de mejor novato, redondeando una presentación maravillosa. Habían pasado 25 años desde el podio de Fabio Parra y a partir de ese momento se convirtió en un personaje muy querido en Colombia y admirado globalmente. Después de ganar el Giro d'Italia al año siguiente y de repetir el segundo lugar en el Tour del 2015 ha puesto a soñar a todo un país de nuevo con la posibilidad de que un colombiano gane por primera vez esta carrera, la más importante del ciclismo mundial.

No sólo es el Tour

Si bien la categoría que tiene el Tour de Francia hace indiscutible que sea la carrera más importante del ciclismo en ruta, hay muchas otras competencias de gran tradición. Para comenzar, las otras dos carreras de larga duración: la Vuelta a España y el Giro d'Italia que junto con el Tour completan el *top* del circuito mundial, en donde son conocidas como las tres grandes vueltas. Cada una de ellas tiene una duración de tres semanas y los equipos participantes son la élite del ciclismo mundial. El Giro fue creado en 1909 y la Vuelta en 1935, y las victorias de Nairo Quintana en el primero (2014) y de Lucho Herrera en la segunda (1987) son hasta el momento los triunfos más importantes del ciclismo nacional.

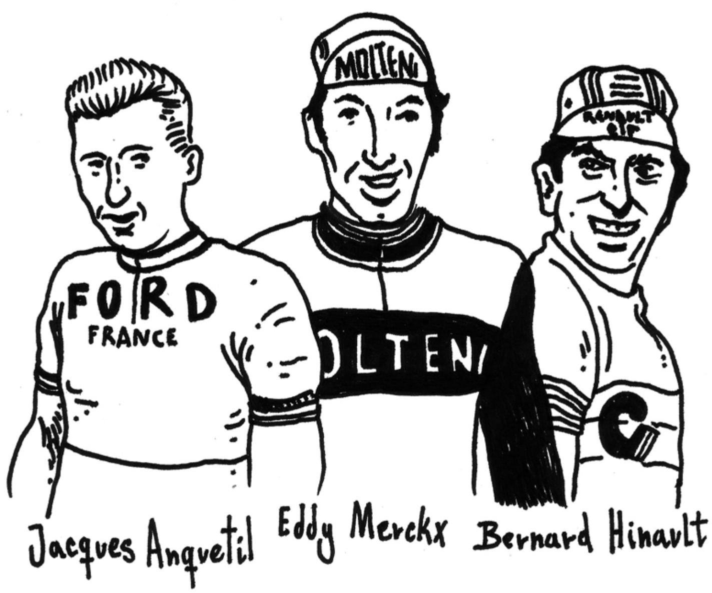
La categoría de estas carreras está determinada por la UCI mediante un complejo sistema de clasificación en el que el primer nivel está ocupado por las que pertenecen al UCI World Tour y el segundo por las de los Circuitos Continentales UCI. Estos son los dos niveles más altos, pero no los únicos y la clasificación se extiende en diversas ramificaciones. En el UCI World Tour encontramos las tres grandes vueltas, que sin duda son el centro del calendario ciclístico mundial, pero también hay otras carreras de gran tradición como la París-Niza, la Tirreno-Adriático, la París-Roubaix, la Vuelta a Cataluña, el Giro de Lombardía y la Dauphiné Liberé, ahora conocida como Critérium del Dauphiné. Estas son sólo algunas de las competencias con mayor tradición que vienen corriéndose en Europa desde hace mucho tiempo y en las que han participado los ciclistas más importantes de la historia. Sin embargo, la lista es amplia y no sólo incluye carreras europeas: también están incluidas en esta categoría el Tour Down Under en Australia y los grandes premios de Quebec y Montreal, para señalar apenas tres muy reconocidas. Con el Tour de Pekín ocurrió una historia curiosa: la UCI creó la carrera y la incluyó directamente en el más alto nivel de clasificación con la idea de promover el ciclismo en Asia, llevando a competir a las estrellas de este deporte a China y promoviendo a los ciclistas locales. Sin embargo, la carrera se corrió apenas cuatro años y fue cancelada debido a que muchos de los competidores no querían seguir

participando en ella; se quejaban de problemas graves: comida contaminada, tráfico inseguro para los entrenamientos y, lo más grave, el elevado nivel de polución que caracteriza el aire de Pekín.

En cuanto a los Circuitos Continentales UCI, están pensados para la promoción del ciclismo de alto nivel de manera regional. Hemos visto con tristeza las recientes dificultades que ha tenido la Vuelta a Colombia para mantenerse dentro del UCI America Tour, dentro del cual ya no es una carrera importante y a la que se sigue manteniendo sólo porque se tiene en cuenta su larga tradición. Carreras con menos antigüedad, como el Tour de San Luis, en Argentina, o el Tour de California, en cambio, han ido ganando una importancia y una popularidad cada vez mayores, y en ellas participan ciclistas que pertenecen a la élite de esta disciplina. También hay circuitos continentales en Europa, Asia, África y Oceanía. La pertenencia a esta categoría es bastante dinámica y con frecuencia las carreras descienden a niveles inferiores de la clasificación por no cumplir los requisitos establecidos en cada caso.

EL TOP DE LOS CICLISTAS GANADORES EN LAS TRES GRANDES VUELTAS

1. Eddy Merckx; once victorias: cinco en el Tour, cinco en el Giro y una en la Vuelta.
2. Bernard Hinault; diez victorias: cinco en el Tour, tres en el Giro y dos en la Vuelta.
3. Jacques Anquetil; ocho victorias: cinco en el Tour, dos en el Giro y una en la Vuelta.



Son dignas de recordarse también las cinco victorias en el Tour de Miguel Induráin, o los siete títulos en grandes vueltas de Fausto Coppi. Y, dentro de las páginas vergonzosas de la historia de este deporte, no podemos olvidar las siete victorias en el Tour obtenidas por Lance Armstrong, que luego le fueron retiradas al comprobarse que había recurrido a sustancias dopantes durante todas las ocasiones en que participó en esta carrera.



La Vuelta a Colombia: inicios

Para generaciones enteras de aficionados, la Vuelta a Colombia fue uno de los eventos más esperados de cada año. Tal vez en el presente no genere la misma atención que antes, pero durante varios años la partida de la vuelta abría un periodo de dos semanas en los que la atención entera del país estaba volcada en un recorrido que le permitió a muchos colombianos oír acerca de un país que conocían apenas por los mapas. Todo comenzó en 1951, cuando la primera etapa de la carrera, patrocinada por *El Tiempo*, partió de la avenida Jiménez con carrera séptima y terminó en Honda. El ganador, tanto de la primera etapa como de la primera versión de la vuelta, fue Efraín *el Zipa* Forero, quien estaba llamado a convertirse en uno de sus principales animadores durante las primeras versiones de esta competencia. Los primeros años de la vuelta fueron un tiempo en que los ciclistas solían alojarse en las casas de las familias de los pueblos a los que llegaban y en el que las narraciones se hacían por teléfono al terminar cada etapa. Y si bien *el Zipa* ganó la primera vuelta, pronto surgió un gran rival, Ramón Hoyos, ciclista antioqueño que se convertiría en el gran campeón de los años cincuenta: ganó la Vuelta un total de cinco veces, cuatro de ellas consecutivas. En la Vuelta de 1955 el dominio de Hoyos llegó al límite, ganó doce de las dieciocho etapas de la vuelta, pero no todo fue alegría: al entrar a Bogotá los aficionados locales lo agarraron a piedra, enfurecidos con él por haber desplazado al *Zipa* Forero, que en esa ocasión alcanzó el noveno lugar. Dentro de las cosas curiosas de esos primeros años resulta graciosa la historia del ciclista afrodescendiente Jesús María Lucumí, un caucano que se hizo famoso por llegar siempre de último, lo que terminó por convertirlo en un favorito del público, que le tomó gran cariño. Lo entrevistaban casi siempre al final de las etapas y se hizo famoso porque siempre comenzaba diciendo «saludos a mi amá y a mi apá», lo que terminó por convertirse casi que en su frase registrada. Hubo un momento en que ya no le interesó tratar de salir del último puesto: se había hecho tan popular

que salía de las premiaciones lleno de regalos. ¿Qué sentido tenía tratar de ser al menos penúltimo?

La consolidación de la Vuelta a Colombia y los primeros éxitos en el extranjero

En las décadas de los sesenta y setenta se vivió la consolidación de la Vuelta, que se convirtió en una de las carreras más importantes de América Latina. La logística se hizo mucho menos informal y el cubrimiento se benefició cada vez más de los nuevos equipos técnicos que llegaban al país, hasta llegar por fin a las transmisiones en directo. Las dos cadenas radiales principales, Caracol y RCN, cubrían la vuelta cada una con su propio equipo de trabajo. Son los años de nombres legendarios para el ciclismo colombiano: Rafael Antonio Niño, conocido como *El Niño de Cucaita*, Martín Emilio *Cochise* Rodríguez, José Patrocinio Jiménez, Álvaro Pachón, Miguel Samacá y Alfonso Flórez, entre otros. Niño tiene el récord de más vueltas ganadas, ya que se alzó con el triunfo en seis ocasiones, además corrió en una ocasión el Giro d'Italia y fue el ciclista con más triunfos en el ámbito local durante los años setenta. Después de retirarse fue técnico del equipo Café de Colombia, que tantos éxitos obtuvo en las carreteras europeas. *Cochise* ganó cuatro vueltas y logró, como ningún otro ciclista colombiano, combinar sus éxitos en las carreteras con un gran desempeño en los velódromos, en donde obtuvo valiosos triunfos, llegando incluso a imponer en 1970 un nuevo récord mundial de la hora. Muchos colombianos, amantes o no del ciclismo, tal vez han citado a *Cochise* sin saberlo, ya que se dice que es suya la frase «en Colombia se muere más gente de envidia que de cáncer». En cuanto a Patrocinio, este fue de los primeros ciclistas en pasar de las competencias locales al circuito europeo, en donde fue el primer colombiano en vestir la camiseta de líder de la montaña de manera temporal, y protagonizó un recordado duelo contra Robert Millar en el ascenso al puerto de montaña del Tourmalet, que el colombiano logró ganarle. La etapa, sin embargo, se le escapó en el descenso, pero a partir de ahí Patrocinio fue un ciclista especialmente

respetado por sus rivales y querido por el público durante todos los años que siguieron a su retiro.



Para esta generación de ciclistas, la Vuelta era el objetivo fundamental, el lugar en el que se encontraban con sus rivales y la oportunidad de la gloria. Y el ciclismo se convirtió en el deporte que capturaba la atención de todos en Colombia, como luego ocurriría con el fútbol. Codo a codo con los ciclistas, un país entero oía cómo éstos remontaban montañas, sumaban o perdían tiempo y vivían duelos épicos en su lucha por demostrar de qué eran capaces.

El ciclismo colombiano de moda en el mundo

Los años ochenta fueron la década en la que el ciclismo colombiano se puso de moda en el mundo y en la que se obtuvieron los logros más importantes en la historia de esta disciplina, que sólo vendrían a ser igualados treinta años después. En ese momento la Vuelta a Colombia era la carrera más importante de América y ya los ciclistas colombianos habían dado muestras individuales de su talento en Europa, así que la idea de crear un equipo totalmente colombiano para competir en las grandes carreras fue recibida con entusiasmo tan pronto fue propuesta. Ese era el siguiente peldaño del escalafón ciclístico y había llegado la hora de intentar escalarlo. Las gestiones para que el Tour abriera invitaciones a un número limitado de equipos aficionados fueron exitosas y Miguel Ángel Bermúdez, presidente de la Federación Colombiana de Ciclismo, encontró el apoyo de Saulo Barrera, presidente de Pilas Varta, para patrocinar el proyecto, que nació oficialmente en el año de 1983. La dirección técnica se encargó a Rubén Darío Gómez y a *Cochise* Rodríguez, y no fue difícil armar la escuadra de diez corredores que viajarían a Europa. Como líder se escogió al joven Alfonso Flórez, que tres años antes, corriendo con el equipo Freskola, dirigido por Raúl Mesa, había sido el primer colombiano en ganar la carrera juvenil más importante de Europa, el Tour del Porvenir. El resto es historia conocida: Patrocinio dio una soberbia lección de escalada en el Tour de ese año y Herrera conquistó la cima de Alpe d'Huez al siguiente: los escarabajos querían conquistar Europa.

El éxito del equipo Pilas Varta llevó a que en 1985 se conformara el que sería el equipo colombiano de mayor notoriedad en las carreteras europeas: el Café de Colombia. Los triunfos de este equipo fueron sobresalientes, alternando competencias a ambos lados del mar. Por un lado se corrían, y se ganaban, la Vuelta a Colombia y el Clásico RCN, y por otro se obtenían resultados excepcionales en la Vuelta a España, el Tour de Francia, el Tour del Porvenir y la Dauphiné Liberé. Pronto hubo otro equipo netamente

colombiano en competencia y que obtuvo también buenos resultados: el Manzana Postobón.

Pero aún faltaba obtener un gran triunfo que fuera la consagración de esta importante generación de escarabajos. El encargado de obtenerlo fue el que muchos consideran el mejor ciclista colombiano de la historia, Lucho Herrera, y el escenario fue la Vuelta a España de 1987. Él mismo lo contó de manera inmejorable en una entrevista para *El Tiempo*, cuando se cumplieron los 25 años de su gran logro:

> Incluso yo no quería ir a la Vuelta a España. Yo decía que no estaba preparado. A mí me dijeron: «Tranquilo, usted va y hace la presentación y se entrena para el Tour. Usted no va a ganar la Vuelta a España, así que no hay compromiso». Cuando empezó la vuelta, con buen tiempo y todo andando, yo iba muy bien. A los diez días de la Vuelta, yo veía que seguía a uno y dos minutos de los duros de la general, entonces pensé: «Esto se puede». Recuerdo que un día antes de la etapa de los Lagos de Covadonga miré la tabla de la general en un periódico y miré los que estaban ahí y me dije: «Yo puedo ganar esa etapa, pero no le voy a decir a nadie». Entonces, solito, me fui mentalizando, ni le dije nada al técnico, ni nada… Ya cuando empezamos a subir por allá, fue cuando pasé a todo el mundo y cuando la gente me empezó a decir en la carretera: «¡Va de primero!», y yo no entendía, «¡Que va de líder!». Entonces, cuando me di cuenta, lo que hice fue apretar más para sacar más tiempo. Después logramos llevar la camiseta amarilla hasta el final. […] Esa vez nos decían que iba a haber vientos de costado, que iba a llover, que nos iban a hacer polvo… Nos vivían metiendo terror todos los días. Pero todo se nos dio. Yo agarré el liderato en la etapa 11 y lo perdí con Kelly en la 18. Pero al otro día lo recuperé. Lo cierto es que al otro año volví a la Vuelta a España, pero ya nos pegaron unas emboscadas muy bravas...

Llama la atención que obtener estas victorias no significó que los corredores abandonaran el calendario local, en un agotador ir y venir entre dos continentes que cambiaría definitivamente en la siguiente década.

De la apoteosis a la decadencia, la Vuelta a Colombia en el cambio de siglo

Comenzando la década de los noventa, la Vuelta a Colombia parecía estar más viva que nunca. Herrera se había retirado, pero las figuras de Oliverio Rincón y Álvaro Mejía eran bastante promisorias; Parra aún corría y dos de los hermanos Wilches, Pablo y Gustavo, obtenían los títulos por los que habían venido luchando desde la época de Herrera. Sin embargo, apenas diez años después, la situación era distinta: el público había perdido cada vez más el interés por esta competencia y no surgían ciclistas que captaran su atención.

¿Qué había sucedido? Es difícil dar una respuesta única. Por una parte los ciclistas colombianos no obtuvieron triunfos significativos en Europa después de que Herrera y Parra dejaran el deporte. Las promesas del ciclismo cumplieron un papel digno en las competencias a las que asistieron, pero no llegaron al nivel de la generación anterior, por lo que la afición en general fue disminuyendo. También hay que decir que, después de casi cuarenta años en que las dos principales cadenas radiales cubrían la Vuelta a Colombia, a finales de los ochenta se inició un sistema de exclusividad que dejó por fuera a RCN. Las protestas fueron grandes y al año siguiente regresó, pero el asunto no estaba resuelto y después de varias dificultades, la cadena se retiró definitivamente del cubrimiento de este evento. Pero tal vez la principal razón para que la vuelta perdiera popularidad fue que lentamente se fueron retirando los patrocinadores más importantes, justo en el momento en el que los costos de mantener un equipo ciclístico se hacían cada vez mayores como resultado de las innovaciones técnicas que se estaban produciendo. La mayoría de las empresas interesadas en patrocinar eventos deportivos se dirigieron al fútbol, deporte en el que Colombia comenzaba a cosechar triunfos importantes, y lentamente la Vuelta a Colombia fue perdiendo importancia. La afición nunca desapareció, pero los años en que todo el país estaba

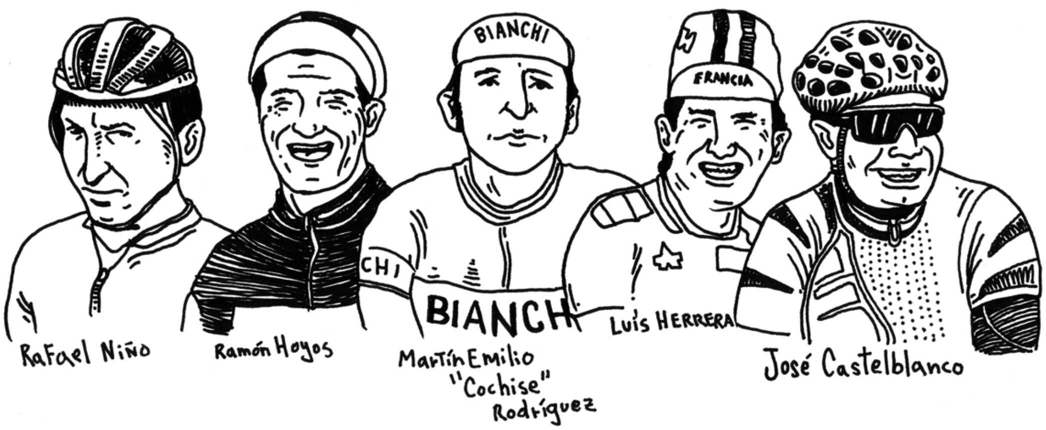
pendiente de esta competencia habían quedado atrás. Por esto, los ganadores de la Vuelta en la primera década del siglo XXI son una suerte de campeones desconocidos, invisibles, que no tienen la popularidad de las estrellas de años anteriores. Sin embargo, hay corredores que han obtenido triunfos importantes: José Castelblanco ganó la competencia en cuatro ocasiones y Libardo Niño tres veces seguidas.

Las nuevas estrellas del ciclismo colombiano, como Nairo Quintana, Esteban Chaves o Rigoberto Urán, han hecho su carrera en Europa, en equipos que no tienen previsto dentro de sus calendarios venir a correr una competición que hace mucho perdió relevancia internacional. La única excepción reciente ha sido la de Santiago Botero, que quiso despedirse del ciclismo profesional participando en la edición de 2007, en la que, además, resultó ganador.

¿Volverá algún día a ser tan importante la Vuelta? Ojalá que sí, pero falta mucho: la carrera estuvo a punto de perder su clasificación dentro de la UCI, y la ha conservado solamente por ser una competencia de gran tradición. Hay dificultades para conseguir participantes internacionales, el cubrimiento de medios es muy precario y la puesta al día en varios aspectos técnicos del ciclismo actual ha sido lenta. En este momento, en el que la afición ciclística está renaciendo vigorosamente en el país, esperamos que una competencia que ha sido tan importante en nuestra historia pueda recuperar por fin la importancia que nunca debió perder.

Grandes ganadores de la Vuelta a Colombia

1. Rafael Antonio Niño, 6 victorias: 1970, 1973, 1975, 1977, 1978 y 1980.
2. Ramón Hoyos, 5 victorias: 1953 a 1956 y 1958.
3. Martín Emilio *Cochise* Rodríguez, 4 victorias: 1963, 1964, 1966 y 1967.
4. Luis Herrera, 4 victorias: 1984 a 1986 y 1988.
5. José Castelblanco, 4 victorias: 1997, 1998, 2002 y 2006.



La vuelta ha sido un evento en el que tradicionalmente han brillado los ciclistas locales. De sus 68 ediciones, solamente en seis ocasiones el ganador ha sido extranjero:

1952: José Beyaert, Francia.
1957: José Gómez del Moral, España.
2009: José Rujano, Venezuela.
2013, 2014, 2015: Óscar Sevilla, España.



Carlos Arturo Rueda, *El Campeón*

Carlos Arturo Rueda acompañó a la Vuelta a Colombia desde su nacimiento. Fue el gran artífice del entusiasmo popular con este evento y acompañó a la caravana de ciclistas durante más de cuarenta años, desde la primera edición en 1951 hasta 1992. Rueda había nacido en Costa Rica y llegó a Colombia en 1934. Siendo apenas un muchacho se inició en el mundo de la transmisión radial de eventos deportivos y narró competencias de atletismo, combates de boxeo y partidos de béisbol, basquetbol y fútbol en diferentes emisoras de Bogotá y Manizales. También trabajó en la prensa escrita y fue el pionero de las secciones deportivas, luego de convencer a Guillermo Cano, un joven que apenas comenzaba a ocupar puestos de responsabilidad en el periódico que luego dirigiría, de incluir una sección deportiva de una página diaria en *El Espectador*. Así que cuando en 1951 nació la Vuelta a Colombia fue apenas lógico que Rueda fuera uno de los encargados de transmitirla y podría decirse que la consagración del narrador ocurrió simultáneamente con la de la competencia. Rueda creó un sistema que consistía en acompañar gran parte del recorrido desde un carro, adelantarse a la meta para ver la llegada de los corredores y luego correr al teléfono para narrar en directo las incidencias del recorrido a un país que estaba sediento de sus relatos. *El Campeón*, como comenzó a llamársele, tenía un arma secreta que usaba a discreción cuando era necesaria: rellenaba las partes de la competencia que no había visto con su imaginación y nunca defraudó a los oyentes que esperaban su reporte de cada etapa. En esas primeras épocas de la Vuelta eran frecuentes las fallas telefónicas y Rueda llevaba consigo un técnico encargado de reparar el cableado de la línea telefónica cuando fuera necesario. Entrevistaba a los ganadores, claro, pero además tenía la costumbre de hacerlo con el último en cruzar la línea de llegada y es imposible calcular cuánto del folclor deportivo colombiano nació con sus transmisiones. Con sus entrevistas se hicieron de rigor los saludos a la familia y a los patrocinadores, y Rueda fue quien comenzó a poner apodos a los pedalistas.



Muchos creen que el término «escarabajo» para referirse a los ciclistas colombianos fue invención suya, cuando en 1953 llamó «escarabajo de las montañas» a Ramón Hoyos, impresionado por su forma de escalar. Con el paso de los años y la llegada de los transmóviles, y de la transmisión televisiva en directo, el prestigio de Rueda no hizo sino crecer y acompañó a la Vuelta casi hasta sus últimos días.

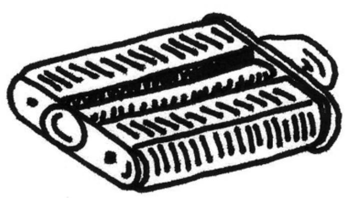
JULIO ARRASTÍA BRICCA,
LA BIBLIA DEL CICLISMO

LA HISTORIA DE ARRASTÍA ES SINGULAR. Argentino de origen vasco, era un ciclista que había ido ganando diversas competencias en su país hasta obtener trofeos en algunas internacionales, llegando a ser campeón panamericano en una de las especialidades de pista. Llegó a Colombia acompañado de Serafín Guerrero para participar en la segunda edición de la Vuelta. Días antes de comenzar la competencia, llegó al país otro argentino, Humberto Varisco, que había ido ganando gran popularidad en su país y que también quería participar, aunque no tenía patrocinador. Decidido a ayudar a su compatriota y pensando en que él podría obtener quién lo apoyara, le cedió su lugar, con tan mala suerte de que no encontró quién reemplazara a su patrocinador y se quedó sin poder correr. Resignado, se ofreció junto con Guerrero para ser acompañantes del ciclista francés José Beyaert, la gran estrella internacional invitada a la Vuelta ese año, quién sería el ganador de esta edición. Fascinado con el país, con su geografía y sus corredores, Arrastía decidió quedarse un tiempo.



Colaboró en los trabajos del velódromo Primero de Mayo, en Bogotá, siguió compitiendo en algunas carreras y se convirtió en entrenador.

Trabajó durante más de diez años con la liga de ciclismo de Antioquia y fue quien estuvo detrás de varios de los triunfos de Ramón Hoyos. Desde 1958 comenzó su carrera como narrador y se convirtió en una de las voces fundamentales de las transmisiones de la Vuelta a Colombia y el Clásico RCN. Apodado *La Biblia* por sus enormes conocimientos ciclísticos, narró 38 Vueltas y sólo se retiró de los micrófonos cuando sintió que su memoria comenzaba a fallarle. Arrastía, además, fue quien le dio el impulso inicial a la carrera de Lucho Herrera al conseguirle su primer patrocinador, después de que un tímido Herrera, que por esos días corría como aficionado y pasaba dificultades para financiar su participación en las carreras, le dijera que quería correr el Clásico RCN. Arrastía le consiguió un patrocinador y le mandó la razón al aire, en su programa de radio, porque no tenía el teléfono de Lucho. Pocos años después, narraba emocionado sus triunfos en las carreteras de Europa y el legendario uno-dos que hizo junto a Fabio Parra al final de la etapa entre Morzine y Lans-en-Vercors, en el Tour de Francia de 1985, en el que el país vibró con su maravilloso relato de la hazaña.



EL CLÁSICO RCN

SIN DUDA ALGUNA, la otra gran carrera del ciclismo en ruta colombiano es el Clásico RCN. Se trata de una carrera más corta que la Vuelta a Colombia y fue creada apenas diez años después de ésta. En esa época el término «clásico» se utilizaba para referirse a carreras de corta duración, muchas veces de un solo día, que no tomaban más de un fin de semana para su realización. Así se mantuvo en las primeras ediciones, pero pronto, y debido a su gran acogida, se fue extendiendo hasta llegar a las once etapas que tiene en la actualidad. Al igual que en la Vuelta a Colombia, las transmisiones radiales de esta competencia fueron un factor decisivo en su popularidad y pronto las dos competiciones se convirtieron en los hitos más importantes del calendario local. Cuando los ciclistas colombianos comenzaron a figurar en Europa durante los años ochenta, el Clásico, mucho más que la Vuelta, atrajo a equipos europeos que querían entrenarse acá. La razón es bastante simple: una carrera corta como el Clásico se ajustaba perfectamente a la idea de rodar algunos cientos de kilómetros en altura sin someterse al desgaste que llevaba consigo una carrera mucho más larga como la Vuelta. Fue por esto que las grandes estrellas del ciclismo mundial que vinieron a competir en los ochentas lo hicieron en el Clásico y si bien ninguno logró ganarlo, aún se recuerdan las victorias de etapa que obtuvieron Pascal Simon, Laurent Fignon y Bernard Hinault. De manera que para los aficionados de esta época la palabra «clásico» ya no hacía tanta alusión a la duración de la carrera como a su importancia y su tradición.

Y así como el Clásico y la Vuelta compartieron su relevancia durante un buen tiempo, el declive de las dos competencias se dio de manera simultánea desde mediados de los años noventa. Y si bien la Vuelta ha logrado conservar su estatus dentro del UCI America Tour con grandes dificultades, la suerte del Clásico fue diferente y en 2003 la UCI anunció que la carrera ya no haría parte de su calendario oficial. De esta manera, en las ediciones que se han corrido desde el 2004 en adelante, el Clásico RCN ha sido considerado oficialmente como una carrera amateur. Lo que es una

gran paradoja, dado que son prácticamente los mismos equipos los que siguen corriendo las dos carreras.

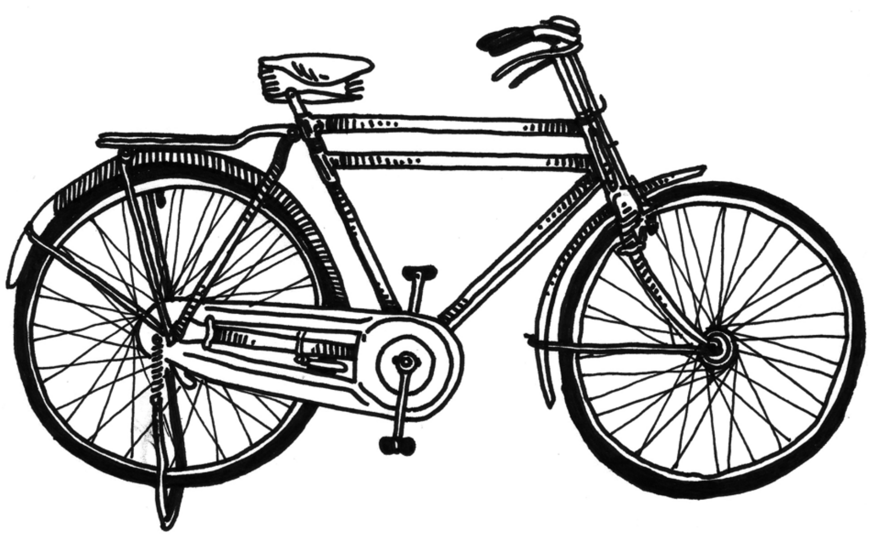
Los grandes ganadores históricos del Clásico son Rafael Antonio Niño, con cinco victorias, y Lucho Herrera, con cuatro. En cuanto a los corredores que han logrado hacer el doblete Vuelta-Clásico en el mismo año, de nuevo son estos dos quienes tienen el récord: Niño lo logró tres veces, en 1975, 1977, 1978, y Lucho dos, en 1984 y 1986. Otros siete corredores lo han logrado sólo una vez: Rubén Darío Gómez (1961), *Cochise* (1963), Javier Suárez (1965), Patrocinio Jiménez (1976), Gustavo Wilches (1990), José Joaquín Castelblanco (2002) y Libardo Niño (2005).



Tipos de bicicleta

Bicicletas hay de muchos tipos. Deportivas, recreativas, de trabajo, para no hablar de las incontables versiones únicas, personalizadas o artesanales, que pueden verse ocasionalmente pasar por ahí, o de los diseños más novedosos que quieren hacerlas más fáciles de llevar, incluyendo varios tipos de bicicletas plegables o de tamaño reducido.

Si nos pusiéramos a la tarea de averiguar cuál es la más popular, habría que decir que, en números brutos, la más común es la *Flying Pigeon* («Paloma voladora»), producida masivamente en China tanto para uso interno como para exportación. Una bicicleta sencilla y durable, basada en las bicicletas inglesas de comienzos del siglo XX, que fue diseñada en 1950 por una fábrica que recibió del gobierno comunista recién instalado la tarea de crear un medio de transporte popular para la nueva China. El resultado fue tan notable que en el presente se estima que se han producido más de 500 millones de unidades, lo que la convierte en el vehículo de transporte más popular del mundo aunque, claro, estando fuera de China es difícil notarlo.



Flying Pigeon

Las bicicletas de carreras son la elección de quienes practican el ciclismo deportivo, tanto profesionales como aficionados. Suelen ser ligeras, lo que resulta muy conveniente sobre todo en las subidas, y de ruedas muy delgadas que ayudan a alcanzar mayor velocidad, pero que las hacen difíciles de llevar en una carretera que no esté adecuadamente asfaltada. El cuadro suele ser pequeño y liviano, y se fabrican en aluminio o fibra de carbono. Son bicicletas de una dirección muy sensible, lo que puede hacerlas inestables para quién apenas comienza a montar en ellas. Como es lógico, se encuentran en una gran variedad de gamas, desde las más sofisticadas usadas por los ciclistas profesionales (con controles electrónicos para los cambios y computadora para medir diversos parámetros y dar información al ciclista), hasta modelos más sencillos para el aficionado que apenas se inicia.



Bicicleta de carreras

En los años ochenta se hicieron populares las bicicletas de ciclomontañismo, o *mountain bikes*, que hasta el día de hoy siguen teniendo mucha demanda. Creadas para recorrer senderos difíciles, son, si se quiere, lo opuesto a una bicicleta de carreras: cuadro robusto, ruedas anchas con labrado y suspensión en las dos ruedas. Se trata de máquinas pesadas y resistentes, hechas para aguantar un trato extremo y que, tal vez por eso, ganaron popularidad para su uso prácticamente en cualquier situación. Con el tiempo fueron la base para el desarrollo de las bicicletas híbridas o urbanas, que buscan ser menos robustas y más fáciles de maniobrar, para lo cual el cuadro se hizo más liviano y las ruedas más delgadas. Al tratarse de

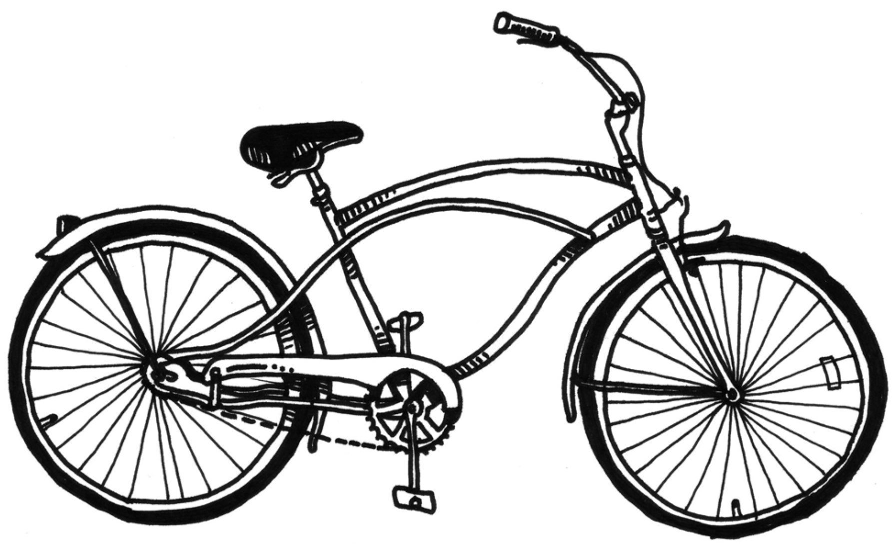
bicicletas para el uso cotidiano, lo que realmente las define es la gran variedad de personalizaciones posibles: portaequipajes, luces, guardabarros, diversos tipos de manillares, cambios y pedales.



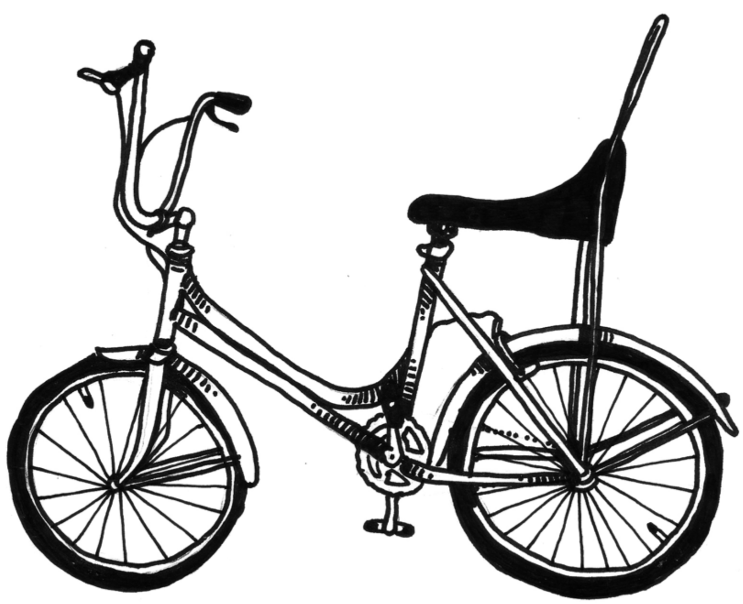
Mountain bike

Muchos latinoamericanos mayores de cuarenta años aún recuerdan las monaretas, en las que varias generaciones aprendieron a montar. Estas son la versión local de las *cruisers*, conocidas en algunas partes como *playeras* o también como Choppers o Schwinns, siendo estos dos últimos nombres realmente marcas de fábrica, surgidas en los años cincuenta. Son pesadas y robustas, apropiadas para pedalear lentamente y dar largos y tranquilos paseos, con su sillín ancho y sus ruedas gruesas. Habitualmente tienen portaequipaje atrás o canastilla adelante y los aficionados a estas suelen esmerarse bastante en su decoración. A mediados de los años sesenta, Monark, una fábrica brasilera de bicicletas, comenzó a producir un modelo propio al que llamó *monareta gemini*, que con el tiempo iría variando su diseño. La versión que se comenzó a producir comenzando los años setenta sería el mayor éxito de la fábrica y fue la que se conocería como monareta, a secas. Fue sobre todo dentro de los jóvenes que el modelo se hizo muy popular y los fabricantes introdujeron diversas versiones para complacer a un público que las fue recibiendo con entusiasmo. La monareta fue una sensación también por fuera de Brasil: en Colombia fue la primera bicicleta de muchos niños nacidos en los años setenta y era muy común verlas rodar por las calles de barrios residenciales en todo el país. No era precisamente ideal para recorridos muy largos, ni para subir cuestas, pero era fácil

aprender a montar en ella y era divertida de usar. Además, las *cruiser* norteamericanas eran mucho más costosas y menos resistentes. Sólo hacia finales de los ochenta, en pleno auge de las bicicletas de montaña, fue cuando la monareta, poco maniobrable en comparación, se dejó de producir. Sin embargo, no pasó del todo al olvido y lentamente se vive su resurgimiento como artículo *vintage* en algunos círculos de aficionados.



Playera



Monareta

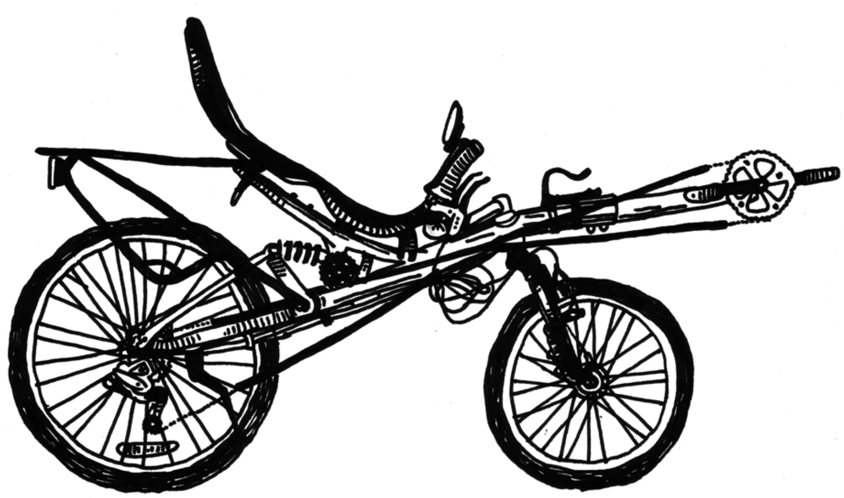
Recientemente se han puesto de moda las *fixies*. Se trata de viejas bicicletas restauradas y extremadamente personalizadas que, además de ser objetos recuperados, comparten otras dos características: son de piñón fijo (de ahí viene el término *fixie*) y no tienen frenos. Se han convertido en una tendencia dentro de algunos círculos urbanos en todo el mundo por tratarse de objetos únicos y, con frecuencia, de gran belleza. Muchos aficionados a ellas dicen que el pedaleo en estas es más eficiente, pero usualmente toma algún tiempo adaptarse a su uso.



Fixie

Hermanos, primos, parientes

Si bien la «bicicleta segura», de 1884, se convirtió a partir de ese momento en el estándar de lo que entendemos por bicicleta, la creatividad de los aficionados al desplazarse de esta manera no ha cesado de producir variantes de esta invención. Una de las más llamativas es la bicicleta reclinada, en la que el ciclista va sentado en una posición más cómoda, usando una silla con espaldar y con las piernas hacia adelante. Son mucho más bajas y los pedales cambian de sitio, que ya no se ubican entre las dos ruedas, sino en la parte delantera del aparato, lo que obliga a usar una transmisión algo más compleja. Las reclinadas no sólo ofrecen mayor comodidad, sino que también permiten ir más rápido. Esto se debe a que en la posición en que va el ciclista puede ejercer una fuerza mucho mayor con sus piernas al contar con un punto de apoyo para su espalda, además de que se desarrollaron cubiertas que no sólo protegen al usuario del clima sino que además mejoran el desempeño aerodinámico de la bicicleta. Todo esto, claro, mientras se pedalee en terreno llano, ya que por su peso estas bicicletas resultan particularmente difíciles de impulsar en una cuesta.

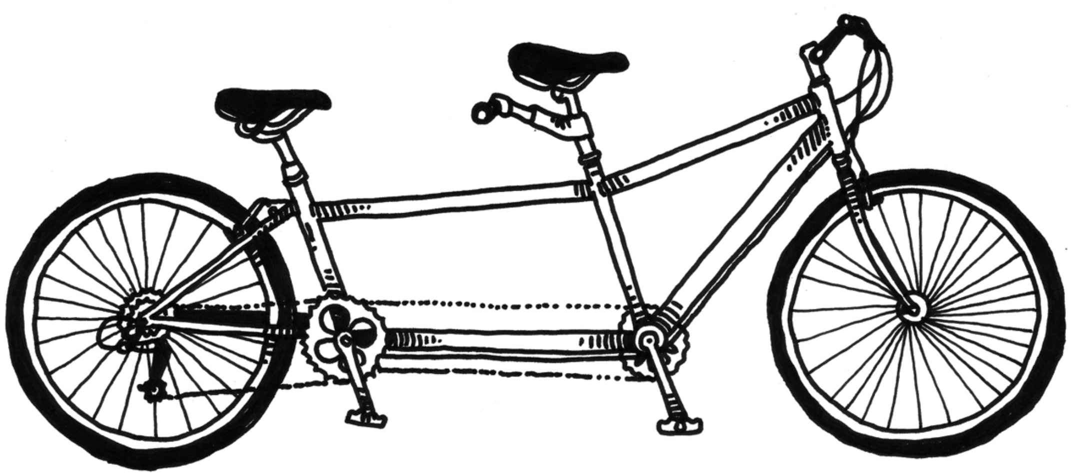


Reclinable

Este tipo de bicicleta no es nada novedoso: desde finales del siglo XIX se fabricaron diversos modelos de silla reclinada, pensando inicialmente en la posibilidad de recorrer largas distancias y de cargar equipaje, y pronto fueron utilizadas deportivamente debido a la alta velocidad que alcanzan. Esto produjo un cisma en el mundo del ciclismo deportivo en 1934, cuando la UCI decidió acoger sólo el uso de bicicletas estándar en sus competencias. El año anterior se había batido el récord de la hora usando una bicicleta reclinada, pero la decisión de la UCI fue un golpe mortal para su uso deportivo. Esto, sin embargo, no hizo que estos aparatos desaparecieran del panorama y constantemente se desarrollaron nuevos modelos, a pesar de que nunca alcanzaron la popularidad de las bicicletas convencionales. En 1976 se creó la IHPVA (International Human Powered Vehicles Association, o Asociación Internacional de Vehículos de Tracción Humana), con el propósito de impulsar el desarrollo de este tipo de vehículos y homologar los récords que obtuvieran. De hecho, el récord de velocidad obtenida por un vehículo propulsado por un ser humano es de 138 km/h y fue obtenido en 2015 usando un sofisticado modelo de bicicleta reclinada, en el encuentro anual que la WHPVA (la antigua IHPVA, que cambió su nombre en el 2008) realiza en Nevada, Estados Unidos. A pesar de la visibilidad que estos eventos les han dado y de que hay algunos modelos que se fabrican comercialmente, las reclinadas nunca han podido atraer un número considerable de usuarios, tal vez porque su uso como medio de transporte cotidiano en una ciudad resulta mucho menos cómodo que el de una bicicleta convencional.

Otra variante, mucho más común que la reclinada, es el tándem, una bicicleta a la que se incorpora más de una silla, acompañando cada asiento adicional con su respectivo par de pedales. De esta manera se obtiene más potencia al pedalear y, por tanto, más velocidad. Aunque, la verdad sea dicha, quizá el principal motivo para montarse a este aparato sea la pura diversión de hacerlo. Usualmente se fabrican para dos personas, pero no es difícil encontrar versiones de tres usuarios, aunque las cosas no paran ahí y los aficionados han llegado incluso hasta a construir tándems de cuarenta sillas, récord mundial obtenido en Australia en 1984. Uno de los aspectos que menos emocionan de los tándems es que la persona que va adelante limita considerablemente la visibilidad de los que vienen atrás. Es claro que quien va en primera línea necesita visibilidad total, dado que es el encargado de maniobrar la dirección y de frenar, mientras que quien va

sentado atrás sólo debe pedalear y no necesita ver hacia adelante. Y no es que sea poco placentero pedalear y mirar hacia los lados, pero para algunas personas resulta incómodo no poder ver hacia donde se avanza. Un tándem modificado para solucionar esto fue fabricado por la compañía alemana Hase-Pino en los años noventa. Se trata de un tándem de dos sillas a diferente altura, combinando dos estilos de bicicleta: una reclinada y baja adelante, y una convencional y más alta atrás. Quien va adelante aporta más potencia de pedaleo y tiene una gran visibilidad, mientras que quien va atrás se encarga de la dirección. Una combinación muy atractiva que, sin embargo, y como parece ser el destino de todo lo relacionado con las reclinadas, no se ha popularizado mucho.



Tándem

Pero no solo pueden sumarse sillas. También pueden sumarse, y restarse, ruedas; los triciclos, que tanto tenemos asociados a la infancia, son el recuerdo feliz de muchos, pero también una herramienta de trabajo importante para otros tantos, dado que es más fácil utilizarlos para llevar cargas pesadas que hacerlo con una bicicleta. Y están los monociclos, piezas curiosas al parecer destinadas más al espectáculo que al transporte: no deja de ser atractivo ver a alguien maniobrando encima de uno de estos aparatos, quizá porque nos hace recordar la sensación de riesgo que teníamos al subirnos las primeras veces a la bicicleta, ese desafío cuyos tropiezos olvidamos tan pronto aprendemos a montar en ella sin caernos.

Hay, por supuesto, muchas más versiones de la bicicleta, algunas ya bastante lejanas de la idea que tenemos en mente cuando oímos esta palabra. Hacer un catálogo de todas estas nos llevaría más espacio del que

tenemos, pero tal variedad es una prueba más de lo hondo que ha calado la bicicleta dentro de la vida cotidiana. Lo más seguro es que con sólo asomarnos a la calle unos minutos, veremos pasar, o bien una bicicleta, o bien alguna de las tantas variaciones que la creatividad humana ha desarrollado a partir de este invento.





Ciclismo en pista

Como ya habíamos comentado, las competencias de ciclismo de pista, llevadas a cabo en un velódromo, surgieron y se hicieron populares con anterioridad a las competencias de ruta que hoy en día son las que más llaman la atención del público. Sin embargo, esto no quiere decir que este tipo de competencias hayan caído en el olvido, ni mucho menos. El ciclismo en pista sigue siendo una atracción con seguidores en todo el mundo, y es bastante popular en Bélgica, Alemania y Francia; además de que ha sido parte de los Juegos Olímpicos desde que estos se revivieron en 1896.

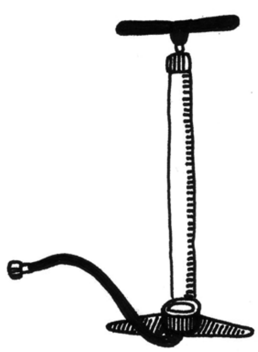
Se trata de una variedad del ciclismo deportivo con diversas modalidades y en la que se da un elevado grado de especialización. Las pruebas pueden ser de velocidad o de resistencia, con sistemas de puntuación acumulativos o por tiempos, e incluso hay unas, como es el caso del ómnium, que combinan distintos tipos de pruebas en una sola. Son legendarias las carreras de seis días, que originalmente eran pruebas supremamente duras en las que los ciclistas llegaban a completar hasta dieciocho horas por jornada, pero que en el presente se han modificado para hacerlas más variadas y menos extremas. La más antigua carrera de esta modalidad es los Seis Días de Berlín, que viene corriéndose de manera casi ininterrumpida desde 1909.

En Colombia es recordado con nostalgia el Gran Caracol de Pista, competencia creada en 1979 y que se corrió sin interrupción durante más de dos décadas. En los primeros dos años sólo asistieron ciclistas colombianos, y en la primera edición la gran figura fue *Cochise*. Pronto la competencia comenzó a atraer ciclistas extranjeros y ya a mediados de los ochenta asistían con regularidad ciclistas europeos y latinoamericanos de primera línea. Campeones mundiales y poseedores de récords venían al país a dar exhibiciones de sus condiciones técnicas en los velódromos locales. Fue cubierto ampliamente por la prensa el duelo entre rusos y norteamericanos del año 1984, cuando salió campeón Serguei Kopilov. Justo ese año la Unión Soviética no había asistido a los Juegos Olímpicos de Los Ángeles, y

los diversos encuentros deportivos en los que se encontraron representantes de estos países (en ese entonces las dos potencias económicas, políticas, militares y, por supuesto, deportivas del mundo) fueron vistos como una especie de duelo atrasado.

De manera similar a lo que sucedió con la Vuelta a Colombia, hacia mediados de los noventa el Gran Caracol de Pista había perdido buena parte de sus patrocinadores y no se realizó más desde 1996. Sin embargo, y después de una pausa de doce años, fue revivido en el 2008 con el apoyo de la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín. Si bien en esta nueva etapa el evento contó con la asistencia de ciclistas importantes de todo el mundo, no logró tener continuidad y no se ha vuelto a realizar desde 2011.

El primer gran corredor colombiano en pista fue *Cochise*, quien tiene un historial de títulos apabullante. Era especialmente fuerte en persecución individual y dominó las pistas locales en esta especialidad durante varios años, fue tres veces campeón panamericano y en 1971 fue campeón mundial. Un año antes había batido el récord mundial de la hora, en una de las grandes hazañas del ciclismo nacional. Después de él han sido varios los ciclistas que han obtenido triunfos regionales importantes, que culminaron en la medalla olímpica obtenida en Atenas 2004 por María Luisa Calle. En la actualidad sobresalen, entre otros, Edwin Ávila, Fabián Puerta y, especialmente, Fernando Gaviria, quien después de haber ganado varias medallas de oro en campeonatos mundiales y en juegos panamericanos ha iniciado una promisoria carrera en el ciclismo de ruta.



BMX

DESDE LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX se habían comenzado a realizar carreras de motocicletas en condiciones extremas, haciendo recorridos cada vez más difíciles, superando obstáculos en pistas de tierra que con frecuencia resultaban además lodosas. Fue un deporte muy popular a partir de los años treinta y se extendió por todo el mundo. Resulta curioso pensar, en retrospectiva, que sólo hasta los años sesenta se le ocurriera a alguien intentar correr en bicicleta por estas pistas.



BMX

Tradicionalmente se considera que el BMX nació en 1969, cuando Scott Breithaupt, miembro de un equipo juvenil de motocross, que en esa época tenía apenas 13 años, comenzó a organizar carreras en bicicleta con sus amigos en un descampado en Long Beach, California. Pronto estas fueron atrayendo cada vez más jóvenes, en tal cantidad que al año siguiente se organizó el primer campeonato local y muy rápidamente la novedad se expandió, no sólo al resto de los Estados Unidos, sino al mundo. Apenas una década después, ya se habían desarrollado las bicicletas especializadas para este tipo de deporte y en 1982 se corrió el primer campeonato mundial.



BMX *freestyle*

Hacia mediados de los años setenta, cuando el BMX se había hecho popular y ya se producían industrialmente las sólidas bicicletas requeridas para su práctica, se hizo cada vez más frecuente que estas se usaran en las calles y parques. Al usarlas fuera de las pistas el desafío dejó de ser la velocidad: el nuevo reto consistió en realizar diversas pruebas de habilidad, trucos que se hicieron cada vez más espectaculares. Había nacido el *freestyle*, o estilo libre, una de las dos modalidades principales del bicicrós. La otra, por supuesto, es el *race*, las carreras en pista con las que había comenzado este deporte.



BMX *race*

En Londres, en 2012, la bicicrosista Mariana Pajón conquistó la segunda medalla de oro que Colombia ha obtenido en unos juegos olímpicos. Nacida en Medellín, se trata de un prodigio de la bicicleta: aprendió a montar a los tres años, comenzó a entrenar a los cuatro y a esa misma edad participó en su primera competencia. Su historial de triunfos es de tal magnitud que la medalla olímpica no resultó una sorpresa para quienes conocían sus antecedentes en este deporte: hasta el día de hoy ha sido trece veces campeona mundial en las distintas categorías en las que ha competido, ha obtenido nueve títulos latinoamericanos y diez panamericanos, además de haber ganado varias competencias en otros circuitos. No hay que olvidar, sin embargo, que en esa misma olimpíada, y en la misma disciplina deportiva, un colombiano obtuvo otra medalla: Carlos Mario Oquendo se colgó el bronce en una final intensa a la que también había clasificado Andrés Jiménez. Los importantes resultados de estos deportistas han avivado la pasión por el BMX en Colombia, con Medellín como uno de los principales escenarios de formación de talentos en esta disciplina.

CICLOMONTAÑISMO

A FINALES DE LOS AÑOS SETENTA, cuando se desarrollaron las primeras bicicletas de BMX, varios aficionados comenzaron a darles un uso que resultó apenas natural tratándose de aparatos tan robustos, al utilizarlas para hacer recorridos extremos por sendas montañosas. Una vez más, esta pasión surgió en California, uno de los principales lugares en los que se iniciaron varias de las prácticas deportivas no convencionales que con el tiempo recibieron el apelativo de *deportes extremos*. Al igual que ocurrió con el bicicrós, todo comenzó con pequeños grupos de amigos que se juntaban para practicar su nueva versión del ciclismo, pero pronto la afición aumentó considerablemente y, de nuevo, los fabricantes entraron en escena, desarrollando bicicletas apropiadas para este tipo de actividad.

Lo curioso es que las que luego serían conocidas como *mountain bikes*, o bicicletas de montaña, no se derivaron de las de BMX, sino de un modelo mucho más viejo, la *Schwinn Excelsior*, fabricada a partir de 1933. Se trataba de una bicicleta pesada y muy robusta, cómoda para pasear pero también muy apropiada para trabajos pesados. Las bicicletas de esta marca, no sólo de este modelo, fueron las más populares en Estados Unidos en las décadas de 1930 a 1950 y la fábrica se hizo famosa por la calidad de sus aparatos. El modelo *Excelsior*, en particular, se ganó la reputación de ser extremadamente resistente, incluso hasta el abuso, y de soportar tratos que podrían desbaratar otras bicicletas. Así, apenas en los primeros años del ciclomontañismo, un grupo de pioneros, dentro de los que sobresale el nombre de Gary Fischer, tuvo la idea de adaptar estas viejas y resistentes bicicletas, con tan buena suerte que resultaron mejores que las de BMX con las que se había iniciado esta práctica. A medida que la afición creció se fueron haciendo mejoras: desviadores para cambios en la rueda trasera, diversos tipos de frenos y suspensiones, y así se desarrolló paso a paso la bicicleta perfecta para estos recorridos. El proceso fue colectivo, los aficionados intercambiaban información y modificaciones a sus viejas bicicletas, hasta que Joe Breezer, uno de estos pioneros, llegó a la conclusión de que la fortaleza de las viejas Schiwnn no dependía sólo de

sus materiales y ensamblaje, sino de la geometría de su marco, y desarrolló la primera bicicleta específicamente diseñada para la montaña.

El éxito de estas nuevas máquinas fue total, no sólo entre los practicantes del ciclomontañismo. La resistencia y versatilidad de estas bicicletas (aparte del encanto de su novedad) las hizo muy populares, hasta el punto de que a mediados de los años ochenta se estimaba que alrededor del 60% de las ventas del sector correspondían a *mountain bikes*, que no siempre se utilizaban para recorridos montañosos. Fue precisamente a partir de este tipo de aparato que posteriormente se desarrolló el modelo de bicicleta de ciudad que resulta tan común hoy en día.

A nivel competitivo hay varias modalidades, pero las dos principales son las carreras a campo traviesa (*cross country*) y los descensos (*downhill*). La primera es la más practicada y alcanzó la categoría de deporte olímpico en Atlanta 1996. Es un tipo de prueba en la que la resistencia termina siendo más importante que la habilidad y se corre en diversos recorridos que mezclan senderos más o menos estrechos con segmentos más agrestes. La duración de las carreras es variada, e incluso hay algunas de estas que se corren por etapas. En cuanto al *downhill*, consiste en la realización de descensos contrarreloj por senderos montañosos. Se trata de una actividad intensa, llena de emoción y con grandes requerimientos técnicos. Hay tantas variaciones como practicantes: individual, grupal, nocturna y, recientemente, ha comenzado a tomar auge la práctica del descenso por rutas urbanas. Muchas competencias de esta modalidad se hacen en estaciones de esquí durante el verano, aprovechando la infraestructura existente.

Colombia, con su geografía montañosa, es ideal para la práctica de este deporte. El número de aficionados, así como el de eventos y competencias, es cada vez mayor, y los ciclomontañistas tienen una fuerte actividad en internet, compartiendo rutas y recomendaciones. Para quien quiera comenzar a explorar este mundo, la variedad de la oferta es sobresaliente, sobre todo en Medellín y Bogotá. Así mismo, los ciclomontañistas colombianos cada vez compiten con mejores resultados en diversos torneos, sobresaliendo, entre otros, los nombres del campeón panamericano Fabio Castañeda, ganador de varios títulos y promesa para los juegos olímpicos de Río 2016, y de Marcelo Gutiérrez, experto en *downhill* que ha obtenido sobresalientes triunfos en diversas competencias internacionales y que en la

actualidad está clasificado como uno de los diez mejores del mundo en su especialidad.

CICLOTURISMO

NO TODO AFICIONADO A LA BICICLETA tiene interés en correr a altas velocidades en un velódromo, desafiarse a sí mismo en un duro ascenso a un puerto de montaña o luchar contra los obstáculos de una pista en un sendero destapado. Tampoco todos los que quieren ver la naturaleza mientras dan pedalazos sueñan con atravesar ríos y quebradas, o descender vertiginosamente por un camino de herradura. Hay quienes desean usar sus bicicletas para pasear tranquilamente, sin necesidad de competir, para ver el mundo con la serenidad especial del que lo recorre a pedalazos. El cicloturismo es una manera de viajar cada vez más frecuente y es en Europa en donde se encuentran sus rutas más concurridas. Muchas de éstas se hallan integradas en la red EuroVelo, que en el presente tiene 20.000 kilómetros de ciclorrutas por varios países, pero que está diseñada para alcanzar un increíble total de 66.000 kilómetros que, cuando estén terminados, permitirán atravesar por completo este continente a pedalazos. Un catálogo de los recorridos, que señala sus atractivos principales y que viene acompañado de un mapa completo de las rutas, puede descargarse de manera gratuita en el sitio web del proyecto, www.eurovelo.com.

Si bien no tienen un sistema organizado como el europeo, la Carretera Panamericana, en Sudamérica, y la Ruta de la Seda, en Asia, atraen cada vez más cicloturistas que las ven como un desafío y una aventura. Cada uno de estos recorridos puede tomar fácilmente varias semanas y las experiencias que pueden vivirse en éstos son inimaginables. Para quienes prefieren rutas más organizadas, al estilo de la EuroVelo, existen otras opciones como el Shimanami Kaido en Japón, una ciclorruta de 70 kilómetros, perfectamente señalizada y con puentes para los cruces (estos tienen peajes) que conecta la ciudad de Onomichi con seis islas cercanas. Con sus vistas marinas espectaculares y su infraestructura inmejorable, este trazado no demasiado exigente desde el punto de vista físico se ha convertido en una atracción muy apetecida para quienes viajan a esta región del mundo. Y aquel cicloturista consagrado al que la extensión le parece demasiado corta, puede irse al otro extremo, recorriendo la Great Divide

Mountain Bike Route, una ruta de 4.400 kilómetros de largo que une Alberta, en Canadá, con Nuevo México, en Estados Unidos. El trazado atraviesa bosques, ríos, montañas, praderas y desiertos, y dado que la ruta es de tierra apisonada (apenas el 10% está pavimentado), sólo puede intentarse de junio a septiembre, ya que el resto del año tiende a estar fangosa. Quienes se aventuran en este recorrido enfrentan climas variables y la posibilidad de toparse con águilas, alces, osos y pumas. Las subidas y descensos, combinados, dan un total de 61.000 metros, lo que equivale a subir y bajar a Bogotá desde Honda 25 veces. Y, como si todo esto fuera poco, la ruta tiene zonas en las que la señalización es muy pobre, de manera que hay que contar con una buena guía, un mapa y tener confianza en la habilidad personal para encontrar el camino en medio de la nada. Tratándose de una aventura tan extrema, que toma un promedio de ocho semanas para completarse, no deja de ser sorprendente que haya aficionados que la recorren una vez al año.



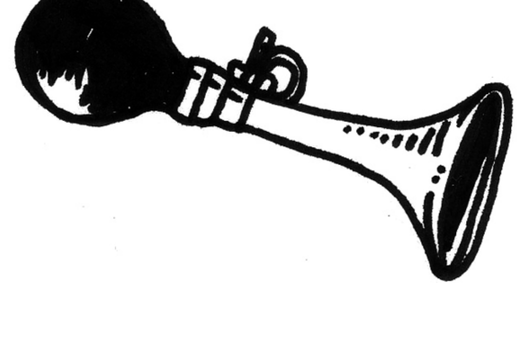
EL PAÍS DE LAS BICICLETAS

A PESAR DE QUE EN LOS AÑOS CINCUENTA China era conocida con el mote de «El reino de las bicicletas», ya hace algunos años que ha dejado de serlo. Sus ciudades han crecido enormemente, al tiempo que ha aumentado la cantidad de carros que circulan por ellas, resultando en una enorme congestión y en una polución atmosférica que ya son famosas en todo el mundo. Las estadísticas son descorazonadoras, como se ve en el caso de Beijing: del 63% de ciudadanos que usaban la bicicleta como principal medio de transporte en 1980, se ha pasado a un sorprendente 18% en el 2010. Pero mientras en China el uso de la bicicleta descendía, en Europa iba en aumento, al punto de que hoy en día muchas ciudades europeas se han convertido en referentes mundiales en este aspecto. En una estadística de la OCDE, de 2010, en la que se hace un listado de las ciudades del mundo en las que más se usa la bicicleta, las diez primeras son europeas. Ocupa el primer lugar Copenhague, en Dinamarca, en donde el 55% de los viajes que realizan sus habitantes son en este medio de transporte. Esto quiere decir que en esta ciudad la bicicleta es más usada que cualquier otra alternativa para movilizarse, al punto que más de la mitad de los recorridos que hacen sus habitantes se reliza sobre dos ruedas.

Sin embargo, el país que definitivamente bate todos los récords es Holanda: tal vez la cifra más impresionante y que mejor hace entender la cultura ciclística de este país es el número de bicicletas por habitante, estimado en 1,1. ¡Lo que significa que en dicho país hay más bicicletas que personas! Se calcula que en total hay alrededor de 18 millones para un total de 16,5 millones de habitantes. Por supuesto, todas estas bicicletas circulan por una infraestructura apropiada, que está en constante expansión. La longitud total de bicicarriles supera los 32.000 kilómetros, a los que deben sumarse 4.500 de rutas especiales para excursiones largas fuera de las ciudades. Dentro de los puentes y pasos a nivel para ciclistas ha llamado la atención en tiempos recientes el Hovenring, un enorme puente colgante circular con varias entradas, construido exclusivamente para el uso de los ciclistas en la ciudad de Eindhoven.

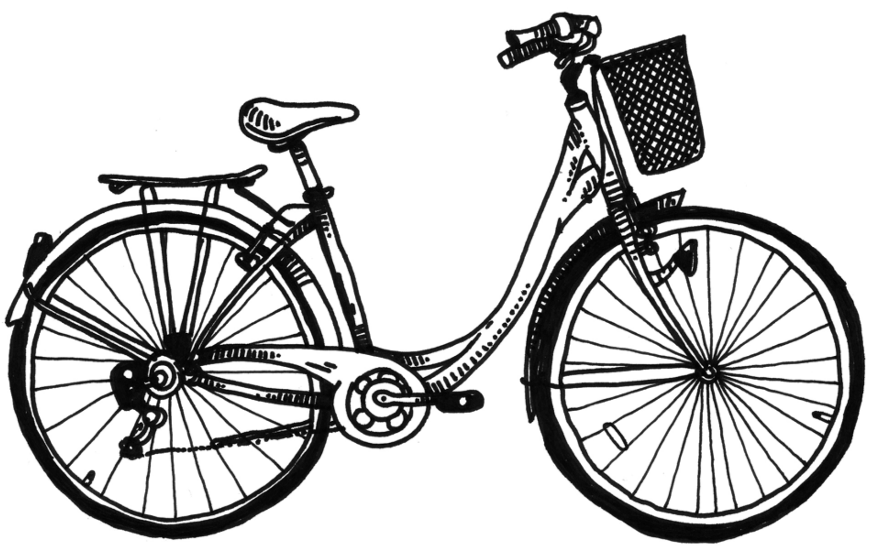
Habitualmente se dice que esto ocurre por las condiciones geográficas particulares del país: el clima holandés es bastante suave, ni muy cálido en verano, ni muy frío en invierno, además de que la casi totalidad de su territorio es llano. Si además se tiene en cuenta que las distancias que deben recorrerse para ir de un sitio a otro son bastante cortas, parecería apenas obvio que en este país reinaran las bicicletas. Sin embargo, esta historia de amor tuvo un comienzo: después del periodo de gran prosperidad vivido por Holanda en la segunda posguerra, el país se había inundado de automóviles.

Ciudades antiguas, que no tenían espacio para avenidas, fueron intervenidas intensivamente para responder a la enorme demanda de vías. Pero iniciando los años setenta hubo una convergencia de dos fenómenos que cambiaron esto. El primero fue el activismo desatado para la protección de los peatones, especialmente niños, víctimas frecuentes de accidentes de tránsito, que se habían hecho cotidianos en un país que había sobrepasado ampliamente el número de carros que podía asimilar. El segundo hecho fue la crisis petrolera de 1973, que paralizó al país, mostrando la dependencia que tenía del combustible fósil. Esto provocó una decidida acción gubernamental a favor del retorno a la bicicleta, que fue acogida con un entusiasmo inesperado por parte de la población. Se comenzaron a crear zonas libres de automóviles en varias ciudades y posteriormente se construyeron las primeras ciclorrutas, usadas masivamente por los ciudadanos que se encontraron de nuevo con sus viejas ciudades y que pocos años después habían dado impulso a un movimiento que ya resulta imposible de detener.



Bogotá y las bicis

Es innegable que la cultura de la bicicleta se ha tomado Bogotá. No es sólo un asunto de infraestructura, pero es claro que esta ha comenzado por fin a mejorar: a la red original de ciclorrutas por los andenes se han ido sumando trazados de bicicarriles en varias vías y ahora es mucho más fácil encontrar cicloparqueaderos en universidades, oficinas y edificios varios. Este es el lado físico, concreto, de una actividad que pulula en la ciudad: la bicicleta que había sido herramienta de trabajo, medio de recreación y transporte e implemento deportivo, es ahora, además de todo esto, una señal de identidad. Gran cantidad de usuarios la han incorporado a su día a día, convirtiéndola en un estilo de vida, hasta el punto de que en sólo tres años, del 2012 al 2015, el número de viajes diarios en bicicleta se duplicó, alcanzando la importante cifra de 550.000.



Urbana

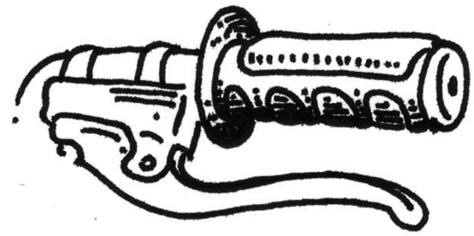
Hay cada vez más talleres especializados y fábricas, lo que permite una mayor personalización del vehículo, como puede verse en el auge de las *fixies*, que hasta hace un par de años eran una rareza, y han surgido una gran cantidad de grupos que promocionan diversas actividades en dos ruedas:

ciclopaseos, tours en bicleta, salidas de ciclomontañismo y *alleycats*, entre otras. Recientemente se creó la carrera «Critérium Bogotá», que se corrió en el autódromo de Cajicá, y algunas rodadas comienzan a ser parte de las tradiciones de la ciudad: ya varios bogotanos se han cruzado en alguna ocasión con un río nocturno de ciclistas que surcan las calles con sus cascos iluminados, y el ciclopaseo femenino del día de la mujer ha logrado, en apenas tres años, incrementar significativamente el número de sus participantes.

Con la visita a Bogotá de Lucas Brunelle, principal divulgador mundial de las carreras *alleycat*, esta actividad obtuvo un inmenso espaldarazo a nivel local. *Alleycat* es la expresión inglesa para decir «gato callejero», y la imagen de un animal de estos recorriendo la ciudad con astucia y elegancia, a alta velocidad y por los lugares más inimaginables, captura la esencia de este tipo de actividad. Básicamente, una *alleycat* es una carrera informal en la que el ciclista debe pasar por varios puntos de control para poder completarla. Normalmente al competidor se le informa en cada uno de estos puntos a cual debe dirigirse a continuación (aunque a veces se da la lista completa minutos antes de comenzar), y la elección del recorrido queda a su completa elección ya que no hay rutas trazadas.

Este tipo de carrera surgió en la década de los ochenta, en el gremio de mensajeros en las ciudades grandes de Estados Unidos, y durante años hizo parte de una suerte de cultura underground ciclística. Cierto caos e incertidumbre son propios de estas carreras, en las que más que en cualquier otro tipo de competencia es el hecho de participar lo que importa: a pesar de que hay premios, la verdadera recompensa que buscan quienes participan suele ser la experiencia misma de recorrer la ciudad codo a codo con otros ciclistas.

La aparición de estas nuevas formas de afición no significa que las anteriores hayan desaparecido. Muy al contrario, el número de ciclistas que los fines de semana acometen la subida a Patios en La Calera aumenta cada vez más y lo mismo ocurre con las otras rutas clásicas de la Sabana, como el alto del Vino o Mondoñedo. Y sin embargo, el verdadero impacto de la bicicleta en la ciudad está determinado por quienes la usan de manera cotidiana para desplazarse por sus calles. Como ha venido ocurriendo desde hace años y como, por fortuna, parece que ocurrirá cada vez más en Bogotá.



CURIOSIDADES: SIETE RÉCORDS DEL MUNDO DE LA BICICLETA

LA BICICLETA MÁS CARA DE LA HISTORIA fue comprada por 500.000 dólares en una subasta que se llevó a cabo en la sede neoyorkina de Sotheby's, el primero de noviembre del 2009. Se trataba de un modelo único, la «Bicicleta mariposa», creada por el artista británico Damien Hirst y utilizada por Lance Armstrong para correr la etapa final del Tour de Francia del 2009. El artista usó alas de mariposa verdadera que adhirió mediante un proceso de lacado al marco de la bicicleta, una Trek Madone. El producto de la venta se donó a LiveStrong, la organización contra el cáncer patrocinada por el ciclista.

~

Entre el 29 de abril y el 5 de mayo de 2013 el inglés Glen Burmeister pedaleó desde Breclav, en la República Checa, hasta Shkodër, en Albania. En esa semana obtuvo dos récords mundiales. El mayor número de países visitados en bicicleta en un lapso de 24 horas, al pasar por cuatro países (República Checa, Austria, Eslovaquia y Hungría) el primer día de su viaje. El otro récord es el mayor número de países visitados en bicicleta durante siete días, con un total de once a lo largo de su recorrido.

~

La bicicleta más larga, y capaz de mantenerse en equilibrio sin soportes, fue construida en la Universidad de South Australia en enero del 2015. Su longitud total fue de 41,42 metros y fue conducida sin ningún tipo de estabilizador una distancia de cien metros para demostrar que se podía andar en ella. Por otra parte, la bicicleta más alta construida recibió el nombre de *Stoopidtaller* («estúpidamente alta») y alcanzó una altura de

6,15 metros al ser medida en Los Angeles, California, en diciembre del 2013. Su constructor fue el norteamericano Richie Trimble.

~

El viaje más largo en bicicleta realizado en un solo país fue llevado a cabo por el indio Prasad Erande, quien recorrió 14.576 kilómetros a lo largo de la India, entre el 22 de junio y el 9 de noviembre del 2014.

~

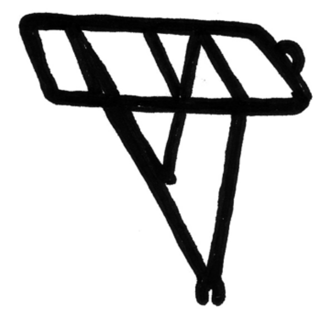
La persona que más distancia ha recorrido en bicicleta durante un año es el inglés Thomas Edward Godwin, quien en 1939 pedaleó a lo largo de 120.805 kilómetros, lo que da un promedio diario de 330,97. Al terminar el año decidió continuar hasta completar 500 días, lo que consiguió el 14 de mayo del año siguiente. Finalmente pedaleó un total de 160.934 kilómetros.

~

El italiano Giampetro Marion recorrió el tramo de la carretera panamericana correspondiente a Suramérica en 59 días. Partió de Chigorodó, en el Urabá antioqueño, el 17 de septiembre del 2000 y terminó su recorrido en Ushuaia, Argentina, el 15 de noviembre del mismo año.

~

La Ruta Internacional de la Alpaca es una carrera de cuatro etapas que se corre en inmediaciones de Puno, en el Perú, desde el 2010. El punto de partida está localizado a 4.873 metros de altura sobre el nivel del mar en la localidad de Oquepuño, lo que convierte a este evento en la carrera ciclística disputada a mayor altitud.



KRAFTWERK Y EL TOUR Y OTRAS MÚSICAS

PARA MUCHOS MÚSICOS, la bicicleta no ha sido sólo una manera de transportarse hasta el estudio de grabación o el entretenimiento con el que se toman un descanso en los ratos libres, sino que también ha sido fuente de inspiración para sus canciones. Ofrecemos acá un *top* 10, algo tramposo, de temas musicales inspirados por la bicicleta. Como siempre, la lista es incompleta y cada lector tendrá sus sugerencias al respecto, las que resultan completamente bienvenidas. La mezcla de géneros es, inevitablemente, descarada:

1. *BYCICLE RACE*, QUEEN

Un verdadero himno. Los arreglos vocales típicos de la banda que enmarcan la maravillosa voz de Mercury, las guitarras que brillan como siempre y un solo tocado con campanillas de bicicleta, producen ganas de pedalear hasta al más sedentario. La inspiración para esta canción vino del paso del Tour de Francia de 1978 por Montreaux, Suiza, en donde la banda se hallaba grabando su séptimo álbum.

2. *EL NIÁGARA EN BICICLETA*, JUAN LUIS GUERRA

No hay que engañarse: el ritmo cálido del merengue, su cadencia festiva, no significa que estemos frente a una canción de fiesta ligera e intrascendente. Juan Luis Guerra nos ofrece un retrato crítico de las dificultades que a diario pasan miles de latinoamericanos que tratan de obtener atención médica. ¿Quién dice que la crítica no puede tener humor? «Pasando el Niágara en bicicleta» era la manera jocosa que tenían los dominicanos de decir que estaban pasando dificultades, pero después del éxito de esta canción, no hay habitante de Latinoamérica que no entienda el dicho.

3. *TOUR DE FRANCE*, KRAFTWERK

Alejándose del sonido frío y cerebral de sus primeros álbumes, los pioneros de la música electrónica encontraron en el ciclismo una inesperada fuente de inspiración. El ritmo que se va construyendo paso a paso logra capturar la energía, la velocidad y el espíritu de lucha y sacrificio que han caracterizado siempre al Tour. Ralf Hütter, su compositor, fue siempre un gran aficionado al ciclismo y la leyenda dice que durante la gira mundial de la banda descendía del bus para hacer en bicicleta los últimos kilómetros del recorrido antes de llegar a los lugares en que debían tocar.



4. *CABALLITO DE ACERO*, JORGE VELOSA

En un país en el que la mayoría de ciclistas vienen del campo, no podía faltar una buena carranga de Velosa sobre el tema. «Uno de los espectáculos gratis que podíamos ver era la llegada de la Vuelta a Colombia», cuenta el cantante y compositor, que en esta canción rinde homenaje a quienes ven en la bicicleta tanto su sustento diario como el sueño de convertirse en campeones. Pero no es la única canción ciclística que ha escrito: también compuso «Arriba corazón», dedicada a Lucho Herrera, que pasaba un duro momento deportivo después de sus triunfos en Europa, presionado por todo un país que no parecía capaz de entender que aun los mejores no siempre ganan.

5. *BYCICLE SONG*, RED HOT CHILI PEPPERS

Un riff de guitarra que captura desde el primer compás, una letra a ratos más recitada que cantada y un ritmo marcado pero sereno, son las características de este *bonus track* de *By the Way*, el octavo álbum de la banda. Una canción feliz, que habla del amor, del pasado y que hace una pausa para decirnos «¿Olvidé mencionar que la bicicleta es un gran invento?»

6. *LA BICYCLETTE*, YVES MONTAND

Si un país amó la bicicleta desde su invención, fue Francia. Profundamente arraigada en su cultura, ha aparecido en películas, libros y canciones. En este clásico de la *chanson*, Montand canta acompañado de un piano que parece reproducir la cadencia de quien pedalea. Una bella historia de cuatro amigos que van detrás de Paulette, la hija del cartero, tratando de enamorarla. Obviamente, en bicicleta.

7. *COPPI*, GINO PAOLI; *BARTALI*, PAOLO CONTE; *E MI ALZO SUI PEDALI*, STADIO

Las maravillosas canciones italianas, que enamoraron al mundo entero desde los años cincuenta, han hablado en varias ocasiones de los héroes populares de este país. ¿Y quiénes más dignos de este homenaje que sus legendarios ciclistas? Paoli habla de los enormes sacrificios hechos por Coppi, el campeón máximo, *il campionissimo;* mientras que Conte hace una rápida crónica, llena de admiración, de las andanzas de Bartali, su principal rival. Casi medio siglo después, la triste historia de Marco Pantani, el gran campeón que después de dejar el ciclismo murió por una sobredosis de cocaína, ha inspirado libros, películas y canciones. Esta, del grupo Stadio, mezcla nostalgia, melancolía y admiración por partes iguales: un gran homenaje a una gran figura.

8. *LOS CICLISTAS & LA VUELTA A COLOMBIA*, TROVADORES DEL RECUERDO

No podían faltar los trovadores paisas en esta lista, en este caso el grupo originario de Támesis, con un sencillo grabado en 1953. Traía por el lado A el tema «Los ciclistas», compuesto por Félix Ramírez para celebrar la victoria que ese año obtuvo Ramón Hoyos en la Vuelta, primera de todas

las que consiguió. Y de paso, como sin querer, la canción hace un repaso por los nombres de otros ciclistas antioqueños que eran sensación en el momento. El lado B, «La Vuelta a Colombia», es un inesperado pasillo instrumental.

9. EL LÍDER, DIOMEDES DÍAZ

En su época dorada, al lado del *Cocha* Molina, antes de los escándalos, los procesos judiciales y la enfermedad, Diomedes había alcanzado el estrellato y era una de las voces más oídas en la radio colombiana. Su popularidad era igual, o mayor, a la de los ciclistas que por esos años brillaban y enloquecían a la afición. Esta canción, de 1987, es su celebración de los triunfos colombianos del momento en Europa, recordándonos de paso que antes habían existido Ramón Hoyos y *Cochise*. El poder de los escarabajos queda descrito en dos poéticos versos: «Y si es en la montaña más se destacan: no necesitan alas para volar».

10. *CUMBIA DE LA BICI*, DAVID AGUILAR

Una oda absoluta a la bicicleta del cantante mexicano nacido en Culiacán. A ritmo de cumbia urbana, nos habla de su utopía ciclística: el sueño de una ciudad, de un mundo entero, movilizándose en bicicleta. «Que nos vayan dejando un carril pa' nosotros ya», canta, en una petición que miles y miles de ciclistas quisieran corear juntos en las congestionadas urbes latinoamericanas.

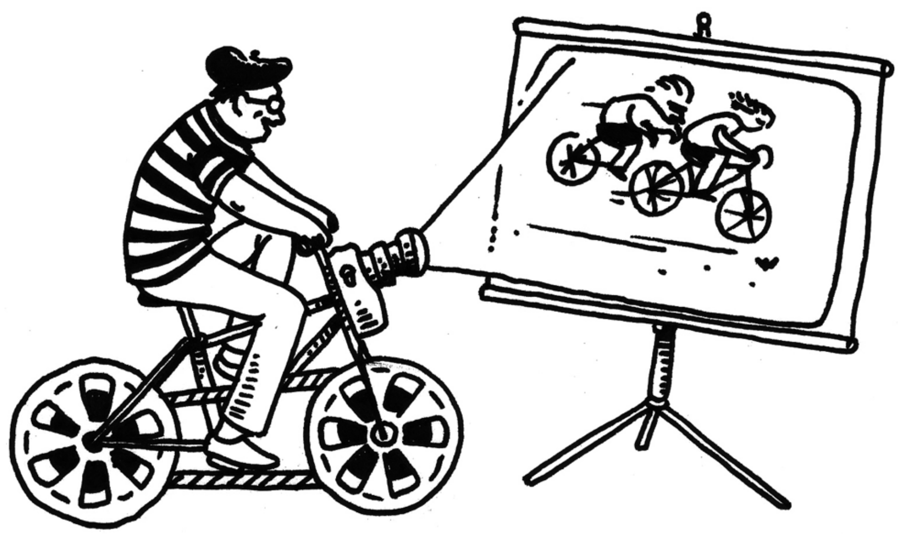
PEDALEANDO EN LA PANTALLA GRANDE

SON NUMEROSAS LAS PELÍCULAS en las que las bicicletas ocupan un lugar de importancia y podrían organizarse infinidad de ciclos dedicados a este tema. También hay películas en que, si bien éstas no resultan centrales para el argumento, tienen escenas que se han vuelto memorables: los adolescentes que en *E.T.* huyen en sus bicicletas y terminan mágicamente pedaleando por el cielo, sobre un típico suburbio californiano; y los paseos campestres en bicicleta de los niños Von Trapp en *La novicia rebelde*, para mencionar apenas un par. Así que hablaremos apenas de unas pocas películas, a sabiendas de que las que quedan por fuera son una gran cantidad.

El ladrón de bicicletas es, tal vez, la película más famosa en la que la bicicleta juega un papel fundamental. Cuando Vittorio de Sica la estrenó corría el año de 1948. Italia vivía sumergida en la pobreza que la asoló tan duramente en los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial; el desempleo, el hambre, la miseria eran parte de la vida cotidiana de gran parte de los habitantes del país. Desde hacía ya un par de años varios cineastas habían creado el *neorrealismo*, un movimiento que buscaba precisamente reflejar esa realidad, y sus películas atraían cada vez más la mirada del público. Fue en ese contexto en el que apareció esta cinta, que contaba la triste historia de un hombre que después de conseguir un trabajo pegando carteles lo pierde porque le roban su bicicleta. Sus desventuras tratando de recuperarla en compañía de su hijo pequeño conmovieron a los espectadores de todo el mundo y aunque inicialmente la película fue rechazada por el público italiano, que no quería verse retratado con tanta crudeza, pronto se convirtió en una obra de referencia y ahora es considerada una de las más importantes de la historia del cine. Para Antonio, el protagonista, recuperar una bicicleta es la posibilidad de sobrevivir, de que su familia no pase hambre, y al seguirlo, mientras trata de encontrarla, De Sica nos lleva de la mano por la Roma de esa época, sus

conflictos e ilusiones, recorriendo unas calles por las que en ocasiones parece que nunca fuera a circular un vehículo motorizado.

En la película de De Sica la bicicleta se convierte por primera vez en un aspecto central del argumento, pero por supuesto que esta no fue la primera vez que este vehículo apareció en el cine. Es llamativa, por ejemplo, una breve secuencia de *Nuestra hospitalidad*, cinta del genio de la comedia Buster Keaton, realizada en 1923. La comedia cuenta la historia de un muchacho, William McKey, que sin quererlo termina atrapado en un viejo pleito familiar y hay un momento cerca al comienzo de la película en el que nos muestran al joven McKey paseando en una draisina. Hoy resulta extraño, incluso un poco cómico, ver la manera, en apariencia nada cómoda, en que se sienta en el bastidor de madera para impulsarse con los pies. Resulta claro que se trata de un vehículo para el uso ocasional, para el recreo de personas jóvenes y despreocupadas. Algo muy diferente de la melancólica historia que De Sica contará apenas algo más de veinte años después.



Cuando en 1969 llegó a los cines *Butch Cassidy y Sundance Kid*, el público norteamericano asistió masivamente a los teatros. A fin de cuentas la película no sólo contaba la historia de dos de los bandidos más famosos del viejo oeste, sino que estaba protagonizada por otra dupla famosa: los actores Paul Newman y Robert Redford, respectivamente. Como ya es conocido, la película fue un éxito absoluto, ganó cuatro premios Óscar y se ha convertido en un clásico norteamericano. Algo curioso que ocurre con esta película es que una de sus escenas más recordadas no tiene nada que

ver con asaltos, trenes, peleas o tiroteos, las típicas cosas que vienen a nuestra imaginación al pensar en ese mundo mítico y violento, sino con una bicicleta. Cassidy (Paul Newman) lleva a Etta (Katharine Ross) a dar un paseo. Cuando ella se asoma por la ventana y lo ve montado en la bicicleta, se sorprende al mirar el aparato y le pregunta qué es eso. A lo que él, con una sonrisa, responde «Te presento al futuro», y se la lleva, sentada sobre el manillar. Y así, mientras suena *Raindrops Keep Fallin on My Head*, vemos una de las escenas más dulces e idílicas del cine norteamericano de los años sesenta: después de pasear y comer manzanas, Newman hace una demostración de piruetas sobre la bici que terminan por alterar a un toro del que los dos huyen, riendo, sobre las dos ruedas. Y si resultaba lógico que alguien en el Viejo Oeste dijera, a finales del siglo XIX, que la bicicleta era el futuro, en una película de 1969, terminó siendo extrañamente profético.

Otra película en la que la bicicleta es protagonista, no solamente de una escena, es la muy recordada *El cartero* (originalmente *Il Postino*), de 1994. En la pequeña isla Salina, cercana a Sicilia, un hombre no puede ir de pesca porque sufre de mareo, lo que resulta fatal, dado que no hay otro medio de supervivencia en el pequeño pueblo en el que vive. Hasta que aparece una solución: puede ser el cartero del pueblo, llevándole la correspondencia a la única persona que lo necesita, el poeta Neruda, que ha dejado, huyendo, su país natal. A partir de esta sencilla premisa se nos cuenta una conmovedora historia de amor y política en la que la vida cotidiana del cartero opera como eje principal de la historia. Mediante sus idas y vueltas sobre su bicicleta, conocemos la isla y a sus habitantes, así como la callada naturaleza del cartero, que contrasta con el expresivo poeta. El hombre que no podía subir a las barcas, puede ahora, pedaleando sobre dos ruedas, ir más lejos de lo que cualquiera de su pueblo: cada vez que sube o baja la colina en donde está la casa del poeta, el cartero pedalea hacia un mundo que está mucho más allá: la poesía, el amor, la imaginación. Tal vez el mareo, al final, haya sido una bendición.

Para cerrar este micro recuento, en el que tantas películas memorables han quedado por fuera, hablaremos de *Wajda*, película rodada en Arabia Saudita (traducida en España como *La bicicleta verde*) dirigida por Haifaa al-Mansour. Estrenada en 2012, fue críticamente aclamada desde su presentación en el Festival de Venecia, en donde recibió los premios CICAE e Interfilm, lo que sólo fue el preámbulo de su reconocimiento en el resto del mundo. Se trata, además, de la primera película rodada por una mujer en

Arabia Saudita, país con estrictas normas de segregación por género y que precisamente aborda este tema. Ambientada en Riad, la capital del país, cuenta la historia de Wajda, una niña de diez años que quiere una bicicleta para correr con Abdullah, su amigo y vecino. Algo tan sencillo resulta de plano imposible en la sociedad saudí: de entrada, Wajda tiene prohibido jugar con su amigo Abdullah, además de que no puede usar una bicicleta ya que está mal visto que las mujeres lo hagan. Vale la pena recordar que en dicho país las mujeres no pueden conducir un automóvil, entre una enorme cantidad de limitaciones, y es precisamente a este mundo de restricciones al que se enfrenta la rebelde Wajda. En medio de una sociedad tan cerrada la bicicleta pasa de ser un objeto de entretenimiento deseado por un niño cualquiera a convertirse en un símbolo de las ansias de libertad, de las posibilidades de soñar sin tener que renunciar a lo que consideramos justo. La bicicleta verde, por la que Wajda pasa tantas peripecias, al final termina retratando una sociedad, tal como lo había hecho en su momento Vittorio de Sica en *Ladrón de bicicletas*, película que, no en vano, la directora de *Wajda* cita como una de sus principales influencias.



Pedaleando en la biblioteca

Es habitual ver ciclistas aficionados pedaleando en las mañanas alrededor de la biblioteca Virgilio Barco, aprovechando la ciclorruta que rodea la gran zona verde en la que está situada. Pero no es de eso de lo que vamos a hablar ahora, sino de otra cosa: ¿y si después de rodar un buen rato, alguno de estos aficionados quisiera seguir su recorrido dentro de la sala de lectura?, ¿si quisiera llevar un libro a casa y descansar mientras lee las aventuras de otros ciclistas?

Las bicicletas no han estado ausentes del mundo literario, así que nuestro hipotético ciclista lector, o lector ciclista, o lector con ganas de ser ciclista, o simplemente lector a secas, tendría mucho de dónde escoger. En la siguiente sección de este libro puede encontrarse un breviario que contiene una buena cantidad de referencias literarias al respecto: esperamos que si alguien quiere profundizar en el tema, este pueda servirle de guía para descubrir nuevas lecturas. Por ahora nos limitaremos a sugerir dos lecturas fundamentales acerca de la bicicleta.

La primera es «Vietato introdurre biciclette», de Julio Cortázar, un brevísimo texto, de apenas tres párrafos, que forma parte de su célebre *Historias de cronopios y de famas*. Haciendo gala de su corrosivo sentido del humor, el autor se pregunta el porqué de la prohibición de entrar en bicicleta en tantos edificios y si no será un exceso de agresividad el hacer imprimir carteles que anuncian dicha restricción a todo el mundo. Como ocurre con tantos textos de este libro, lo que parece apenas una broma o un juego de la imaginación, es en el fondo una aguda reflexión acerca de los estrechos límites dentro de los cuales suele operar el pensamiento humano. Y no está de más recordar que Cortázar publicó este libro en 1962, cuando la llegada de la actual cultura de la bicicleta ni se asomaba y era más fácil encontrar obstáculos que alicientes para su uso.

La otra lectura es un texto de Marc Augé, *Elogio de la bicicleta*, que desde su publicación en 2008 ha venido ganando un creciente número de lectores. El autor es un importante antropólogo francés, actualmente

director de la prestigiosa Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales en París, reconocido por su trabajo como investigador, teórico y autor de diversas etnografías. En la obra que nos ocupa dejó de lado el registro de las ciencias sociales para escribir un ensayo de estilo mucho más literario en el que explora las razones de su personal fascinación con la bicicleta y la comprende como un elemento ineludiblemente constitutivo de nuestro futuro. Augé revisa la historia del uso de la bicicleta, de las competiciones deportivas y su relación con este vehículo, para luego celebrar la gran reivindicación de su uso que se vive en estos momentos. Una de sus ideas más sugestivas es que la bicicleta puede devolvernos a un sentido primigenio de lo urbano: la ciudad vista como un espacio para el encuentro de los humanos, no como una aglomeración caótica en la que cada cual disputa un territorio. Y es que para el autor la bicicleta nos permite tener una plena conciencia de nosotros mismos, del espacio que ocupamos y de la existencia de otros que nos rodean. Una ciudad que le permita al hombre incorporar plenamente esa conciencia de sí y ese sentido de la interacción con el otro, sueña Augé, es la utopía que la bicicleta nos permitirá alcanzar.

Breviario



BREVIARIO

«Puedes conducir esta bicicleta hasta un paraje desconocido y atiborrarte de alcohol durante 100 días». Bird escuchó esta dudosa revelación. Y mientras se dejaba ir calle abajo, bañado por la luz de la mañana, esperó a que la voz volviera a hablar. Pero sólo hubo silencio. Como aletargado, comenzó a pedalear […]

KENZABURO OÉ, *Una cuestión personal*.

~

El hombre es una máquina motriz creada por la mismísima naturaleza, y su destino no es ser mejorado mediante la adición de manivelas y ruedas.

Mechanics Magazine, 1832

~

Cambia completamente el carácter del vehículo […] Se desliza hacia delante como si estuviera vivo, y con una suave gracia tan estimulante como bella de contemplar.

Scientific American, refiriéndose a la primera bicicleta con pedales.

~

Cuando veo a un adulto encima de una bicicleta recupero la esperanza en el futuro de la raza humana.

H. G. WELLS

~

Cuando el día se vuelva oscuro, cuando el trabajo parezca monótono, cuando resulte difícil conservar la esperanza, simplemente sube a una bicicleta y date un paseo por la carretera, sin pensar en nada más.

ARTHUR CONAN DOYLE

~

El ejercicio en bicicleta es demasiado fascinante como deporte y demasiado bueno como ejercicio como para no volverse popular.

Sunday Mercury, 1869

~

Consigue una bicicleta. Si sobrevives no te arrepentirás.

MARK TWAIN

~

Es yendo en bicicleta como mejor se conocen los contornos de un país, pues uno suda ascendiendo y se desliza en las bajadas. De esta manera las recuerdas como son realmente, mientras que en un carro solo una montaña alta te impresiona y no tienes un recuerdo tan preciso del campo que has atravesado como el que ganas montando en bicicleta.

ERNEST HEMINGWAY



Sería difícil decidir cuál de los dos es de mayor importancia para la humanidad.

Cycling Life, 1897, comparando un nuevo modelo de bicicleta con los recién descubiertos rayos X

~

Mi bicicleta fue en muchos sentidos la llave de mi vecindario.

JONATHAN LETHEM

~

Aprendí a montar en bicicleta,
cuando no me llegaban
los pies a los pedales,
a besar, cuando no me llegaban
los pechos a la boca.
Muy pronto conseguí la madurez.

GLORIA FUERTES, *Autobio*

~

Quizá el recuerdo más vívido de mi juventud es aquel de los ciclistas locales, liderados por padre, deteniéndose en nuestra casa para comer pan de maíz, beber *mint juleps* y azotar a la servidumbre. Eso más que nada cultivó mi aversión de por vida a las bicicletas.

TENNESSEE WILLIAMS

~

Quizá el recuerdo más vívido es aquel de estar siendo azotado por los ciclistas locales, junto con la servidumbre, el cartero y un joven Tennessee Williams. Eso más que nada cultivó mi aversión de por vida a sus obras de teatro.

TRUMAN CAPOTE

~

Una rueda de la bicicleta gira
y la otra rueda de la bicicleta gira,
con una bella muchacha
que levanta en la brisa

su suelta cabellera.
Entre las ruedas
se mueven sus muslos,
que asombran a los turistas,
que hunden a los pastores en la melancolía,
que enardecen a los adolescentes.
Así pasa uno la vida
viendo a una muchacha
que va sobre las ruedas de una bicicleta,
con la melena al aire,
sus bellos senos
y sus muslos que desesperan la noche.

VICENTE GERBASI, *Muchacha en bicicleta*

~

La bicicleta es una máquina tan literaria que cuando estaba casi recién inventada ya empezó a circular por las novelas.

ANTONIO MUÑOZ MOLINA

~

Una mujer
que pasa en bicicleta
a las dos de la mañana,
hermosas piernas morenas
bombeando los pedales
mientras la brisa le alza el vestido
y revela
un perfecto milagro
de carne femenina en movimiento.

ROGER WOLFE, *Sabiduría*

~

Entonces, negros, entonces, entonces,
podréis besar con frenesí las ruedas de las bicicletas,

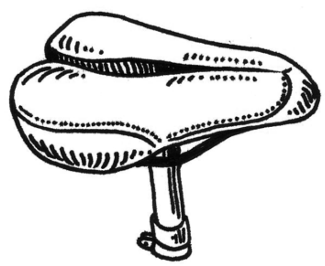
poner parejas de microscopios en las cuevas de las ardillas
y danzar al fin, sin duda, mientras las flores erizadas
asesinan a nuestro Moisés casi en los juncos del cielo.

FEDERICO GARCÍA LORCA, *El rey de Harlem*

~

Ya los caminos tienen ojos,
los parques tienen policía,
son sigilosos los hoteles,
las ventanas anotan nombres,
se embarcan tropas y cañones
decididos contra el amor,
trabajan incesantemente
las gargantas y las orejas,
y un muchacho con su muchacha
se obligaron a florecer
volando en una bicicleta.

PABLO NERUDA, «Pobres muchachos»



Hay poesía en una bicicleta
y en la barriga de un burgués
y en un cuello de celuloide
y en un juego de balompié.

JOSÉ ZACARÍAS TALLET, «Arte poética»

~

Un beso va por las nubes devuélvemelo
acariciando el mar.
Iré a esperarlo en bicicleta.

CARMEN BERENGUER

~

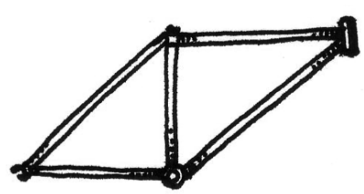
Casi no hay adulto más difícil de imaginar en bicicleta que Henry James, tan estirado siempre en sus retratos, pero hay constancia de que intentó aprender a montarla, aunque con consecuencias desastrosas. Se lanzó por un camino rural y perdió el control de su bicicleta, atropellando, aunque no gravemente, a una niña que jugaba a la puerta de una granja. Que esa niña llegara a ser de mayor Agatha Christie es uno de esos grandes azares que a los aficionados a la literatura y al ciclismo nos maravillarán siempre.

ANTONIO MUÑOZ MOLINA

~

Ha perdido la libertad de movimientos, y sería una tontería pensar que alguna vez la recuperará, con o sin pierna artificial. Nunca volverá a subir Black Hill, nunca irá pedaleando al mercado a hacer sus compras, mucho menos bajará a toda velocidad con la bicicleta por las curvas de Montacute. El universo se ha contraído hasta convertirse en este apartamento y la manzana o dos que lo rodean, y nunca volverá a expandirse.

J. M. COETZEE, *El hombre lento*



[...] floto en medio
de azulinas ondas
que destilan cloro
pedaleando
timoneando
mi ahogada bicicleta
a la deriva
en la inerme marea
del desencanto
mi voz sellada

en espera
de lo inevitable.

LUIS ZALAMEA BORDA,
Para Maggie en una tarde de ventarrón de Miami

~

La habría el Arcipreste amado a la bicicleta
con gozo nupcial, la habría en cada cuerda acariciado,
deseado por vedette piernilarga en el carrousel
de aqueste gran fornicio que es la Tierra, profundizado
con ciencia de aceite por
máquina suntuosa, pedaleado hasta el paroxismo
olor a fucsia en la fermosura de la moza.

GONZALO ROJAS, *De lo que contesçió al Arcipreste con la sserrana bicicleta e de las figuras della*

~

Hay en el cielo una estrella
que se ha vuelto majareta
pues quiere una bicicleta.

Se enfadó con doña Luna
y le ha regañado el Sol,
porque ha perdido el control.

Escondida tras la Tierra,
a Venus le ha dado un susto
y se ha llevado un disgusto.

[...]

Llora ya con desconsuelo
esa estrella majareta,
pues quiere cruzar el cielo
montada en su bicicleta.

MARÍA SIERRA VARO, *La estrella majareta*

Las bicicletas silenciosas atravesaban las
calles como alambres, las piernas subían y
bajaban como alambres en aquellos días
serenos en que el horizonte era sólo agua.

Rodolfo Häsler

Por el número de víctimas que provoca, lo que ocupa el primer lugar en el mundo no es la catástrofe de Chernóbil, sino el automóvil. ¿Por qué nadie prohíbe la producción de automóviles? Es más seguro viajar en bicicleta o en burro…

Svetlana Alexievich, *Voces de Chernóbil*

Dentro de mí ocúltate, perdida criatura.
Dentro de mí protégete del mediodía,
recita la rondalla del niño gris
y de la miserable bicicleta
montada por el triste ciclista del suburbio.
Te busca y está ya cerca de aquí.

Joan Margarit, *Autorretrato con mar*

Apagaron las luces, apareció en letras rojas el nombre de la película y salió Alex recorriendo Pittsburgh en bicicleta. Mientras la veía pedalear por un puente me puse a pensar que no tenía nada que envidiarle a aquella nena, que tenía el mismo pelo, los mismos ojos negros, redondos y expresivos, el mismo cuerpo estilizado y el mismo trasero de mulata. Pensaba en eso cuando empezó a sonar *What a feeling, What a feeling, What a feeling, life is only half way in our hands*, y aunque no supe bien qué quería decir la

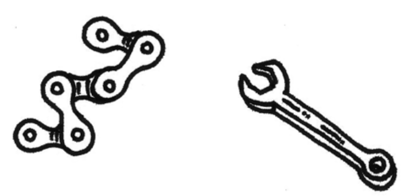
canción, sí alcancé a entender que el destino estaba en nuestras manos y decidí que aunque no me convenciera del todo ese pelao, sería chévere quererlo un tiempo.

Sergio Álvarez, *35 muertos*

Cuando Sean Kelly y Linda se casaron, ¿sabes lo que hicieron sus compañeros? Ya sabes que cuando se casa un soldado o alguien así, todos sostienen las espadas sobre las cabezas mientras la pareja sale de la iglesia. Bueno, pues los compañeros de Sean Kelly hicieron un arco con un par de bicicletas de carreras y entonces él y Linda pasaron por debajo. ¿Te gusta?

El cura que los casó soltó un sermón y dijo que el matrimonio era como el Tour de Francia, que pasaba por diferentes tipos de terreno y diferentes carreteras, y que a veces el camino era fácil y otras era difícil, y cosas por el estilo. Y Sean Kelly se levanta y dice: «Me gustaría decir una cosa sobre el sermón del padre Butler. No creo que el matrimonio y el Tour de Francia sean exactamente iguales. Si las cosas van mal en una carrera, siempre puedes bajarte de la bici.»

Julian Barnes, *Al otro lado del canal*



—Tiene su encanto la bicicleta. En cierto sentido es casi mejor que el auto.

Iban menos ligero; pero el olor de hierbas, de brezos, de pino, la dulzura o el fresco del viento penetraban hasta los huesos; y el paisaje era mucho más que un decorado: se le conquistaba palmo a palmo, a la fuerza; en el cansancio de las subidas, en la alegría de las bajadas, uno sentía todos sus accidentes, se le vivía en vez de mirarlo como a un espectáculo. Y lo que Enrique descubrió con satisfacción aquel primer día es que esa vida bastaba para llenarlo: ¡qué silencio en su cabeza! Las montañas, las praderas, los bosques se encargaban de existir en su lugar. «Qué raro –se decía–, una paz que no se confunde con el sueño».

Simone de Beauvoir, *Los mandarines*

~

HAMM: Ve a buscarme dos ruedas de bicicleta.
CLOV: Ya no hay más ruedas de bicicleta.
HAMM: ¿Qué has hecho con tu bicicleta?
CLOV: Nunca he tenido bicicleta.
HAMM: Eso es imposible.
CLOV: Cuando todavía había bicicletas yo lloraba por tener una. Me arrastré ante ti. Me mandaste a paseo. Ahora ya no las hay.
HAMM: ¿Y tus recorridos? ¿Cuándo ibas a visitar a mis pobres? ¿Siempre andando?
CLOV: A veces a caballo.

SAMUEL BECKETT, *Fin de partida*

~

No lo negaré: tiene sus inconvenientes la bigamia. El mayor, sin duda, es que lleva tiempo. Por eso el famoso chiste del viejito encierra una irrebatible verdad. Cuando le preguntaron cómo hacía para dejar satisfechas a tantas mujeres, contestó: «Me compré una bicicleta».

ADOLFO BIOY CASARES, *Descanso de caminantes*

~

[…] niños montados en bicicletas se herían brazos y piernas al caer en la calzada de tosco empedrado, enseñaban a sus madres asustadas las ensangrentadas heridas y les arrancaban promesas de limonadas, de helados […]

HEINRICH BÖLL, *Billar a las nueve y media*

~

Mientras no cesan los golpes de los dados
tres bicicletas relucientes y frías
esperan pacientes y cabizbajas
afirmadas en la pared de la cantina.

JORGE TEILLIER, *Cosas vistas*

~

—Tengo otra cosa que decirle. Soy profesor desde hace tiempo y usted acaba de empezar, así que considero mi deber, como colega de más edad, prevenirle. Monta usted en bicicleta y ese pasatiempo es totalmente inadecuado para un educador de la juventud.

—¿Por qué? –preguntó Kovalenko con voz de bajo.

—Pero ¿es que necesita que se lo expliquen, Mijaíl Sávvich? ¿Es posible que no lo entienda? Si un profesor monta en bicicleta, ¿qué puede esperarse que hagan los alumnos? ¡Acabarán yendo cabeza abajo! Y como ninguna circular lo autoriza, está prohibido. ¡Ayer me quedé horrorizado! Cuando vi a su hermana, ¡se me nubló la vista! ¡Una mujer o una muchacha en bicicleta! ¡Es horrible!

Anton Chéjov, «El hombre enfundado»

~

Entre las invenciones de la civilización que los nativos admiran y aprecian se cuentan las cerillas, las bicicletas y los rifles, pero de todas maneras nada de eso es comparable para ellos con una vaca.

Isaak Dinesen, *Memorias de África*

~

Al cabo de un mes, regresan (la nieta de Francisco Franco y su esposo) a Suecia. Carmen, embarazada, no sabe en qué emplear sus días; ser princesa en un país en el que los reyes van por la calle en bicicleta tiene mucha menos emoción que en Madrid.

Pilar Eyre, *Franco confidencial*



La bicicleta no contamina, no emite gases, no caga, y casi nunca sirve para humillar a otro. El caballo todavía tiene algún sentido en caminos de montaña inaccesibles, o como recreación suburbana. Pero para la ciudad, en cambio, la bicicleta es el medio de transporte ideal: el más ecológico, el más económico, el que tiene mejor relación entre gasto energético y velocidad.

HÉCTOR ABAD FACIOLINCE

~

Cuando estira los pies y no llega a los pedales
se hace mujer de golpe a lado y lado,
se le alargan las piernas antes de tiempo
y se le alza la falda antes de hora.
Las alumnas más pobres la siguen en bandada
corriendo tras la rueda. Ella avanza dejando
la estatua sucesiva de la ausencia, propietaria
de muslos precoces y fugaces y de la única
bicicleta de mujer que hay en el pueblo
(cuando se estristece es porque ha crecido, y frena)

Por turno las demás niñas trepan al asiento, caen,
son más pequeñas en el suelo y desde allí le envidian
quizá la bicicleta, tal vez las piernas largas.
Vienen las muchachas de las clases finales
que ya no llevan trenza y se cubren los pechos
con libros y cuadernos guardándose para alguien.
Y ella, como si fuera una de ellas, las deja montar
«pero hasta el poste no más», no sea que se vuelvan
mujeres al dar la vuelta a la esquina y ya no vuelvan.

JORGE ENRIQUE ADOUM, *Postales del trópico con mujeres, VII*

~

—Ésa sí que es buena –le dije–. ¿Tú has oído alguna vez que alguien se haya muerto de hambre montado en una bicicleta?

WILLIAM FAULKNER, «Mistral»

~

Su bicicleta carecía de faro y de timbre, y tampoco tenía frenos, pero ¿de qué sirven esos accesorios en un país donde la única esperanza del ciclista es deslizarse de un rostro a otro, confiando en que desaparezcan un momento antes de estrellarse contra ellos?

E. M. FORSTER, *Pasaje a la India*

~

Totalmente en pelota (vulgo «en bolas»)
fue –me cuentan– mi escena natalicia;
y en pelota picada, sin pudicia,
es mi cuerpo al amor un rompeolas.

En pelota la sauna, el balneario,
el masaje, el jacuzzi, el vestuario
y el porno de Polanko en Canal Plus;

pero andar sin calzón ni camiseta
sobre un duro sillín de bicicleta...
¡me provoca un tremendo repelús!

JOSÉ AGUILAR JURADO, *En pelota me ducho siempre a solas*

~

[…]

Pasaron
junto a mí
las bicicletas,
los únicos
insectos
de aquel
minuto seco del verano,

sigilosas,
veloces,
transparentes:
me parecieron
sólo movimientos del aire.

PABLO NERUDA, *Oda a la bicicleta*



Privándole de una bicicleta que desea y que podemos comprarle, no haremos sino frustrarle en una cosa legítima para un niño, no haremos sino que su infancia sea menos alegre en nombre de un principio abstracto, sin justificación real. Y, tácitamente, afirmaremos ante él que el dinero es mejor que una bicicleta, cuando, por el contrario, es necesario que él sepa que una bicicleta es siempre mejor que el dinero.

NATALIA GINZBURG, *Las pequeñas virtudes*

~

En rueda está el silencio detenido,
y en freno congelado la distancia.
Qué lejano está el pie, cómo se ha ido
la infancia del pedal sobre la infancia.

El reino del volante sometido
se borra con la sed que hay en la llanta.
La mano que no está tiene un sonido
de tanta ausencia y cercanía tanta.

Cuán remota la edad que en ti palpita
con las velocidades de tu cita,
y qué rápida estás con ser tan quieta,

tan inmóvil pedal dormido ahora
por la lluvia de ayer que te evapora
tu perdida niñez de bicicleta.

MIGUEL ARTECHE, *La bicicleta*

~

Los muchachos de hoy hacen reír cuando van en bicicleta: guardabarros, campanillas, frenos, faroles eléctricos, cambios de velocidad, ¿y después? Yo tenía una Frera cubierta de herrumbre; pero para bajar los dieciséis peldaños de la plaza jamás desmontaba: tomaba el manubrio a lo Gerbi y volaba hacia abajo como un rayo.

GIOVANNI GUARESCHI, *Don Camilo*

~

En Ámsterdam no se producían más de veinte o treinta asesinatos al año, la mayoría de los cuales no ocurrían en el entorno doméstico, pero cada vez que la policía dragaba uno de los canales en busca de un cadáver, encontraban centenares de bicicletas.

JOHN IRVING, *Una mujer difícil*



Llegamos a montar por calles vacías y aburridas en las que adelantábamos o nos cruzábamos carruajes, sin caernos nunca. Pero un día de suerte la bicicleta derrapó y nos tiró en mitad de la carretera. Casi antes de levantarnos nos confesamos mutuamente lo poco que nos gustaba aquel trasto; a pie, empujamos aquella araña del demonio hasta casa y no volvimos a usarla.

RUDYARD KIPLING, *Algo de mí mismo*

~

Ayer tú y yo, en un solo beso para la vida,
en el amor que nos conoció a los quince años
y yo pedaleando para un nunca llegar tarde a tu corazón.
Fuimos nosotros los que inventamos el beso en una bicicleta,
la edad de las miradas con un cuaderno en la mano.

SANTIAGO AZAR, *Nos amamos en una bicicleta*

~

Cuando llegamos a la carretera principal y ya sólo una larga bajada y una larga subida nos separaban de lo que iba a suceder, yo tenía más bien ganas de dejarla y alejarme de allí a toda prisa en mi bici. Pedalear y desaparecer de su vida. Y si hiciera eso, ya no habría ninguna razón para detenerme ahí. No, ya puestos, podría dejar mi casa, Tybakken, Tromøya, Aust-Agder, Noruega, Europa, y todo atrás. Me llamarían el holandés en bicicleta. Condenado a pasearme eternamente por el mundo en bici, con el faro del manillar arrojando una luz fantasmal sobre las carreteras.

KARL OVE KNAUSGARD, *La isla de la infancia*

~

Un día llegó a una aldea tayika una patrulla del Ejército Rojo montada en bicicletas. Los habitantes de la aldea huyeron despavoridos. Habían visto muchos aviones, pero nunca una bicicleta. Admitían la existencia de los aviones: después de todo, no eran más que máquinas. Pero que un ser humano montara en una cosa que solo tenía dos ruedas y ningún soporte, sin duda se trataba de un milagro obrado por el demonio.

ARTHUR KOESTLER, *Memorias*

~

Yo sé que tiene alas.
Que por las noches sueña
en alta voz la brisa
de plata de sus ruedas.

Yo sé que tiene alas.

Que canta cuando vuela
dormida, abriendo al sueño
una celeste senda.

Yo sé que tiene alas.
Que volando me lleva
por prados que no acaban
y mares que no empiezan.

Yo sé que tiene alas.
Que el día que ella quiera,
los cielos de la ida
ya nunca tendrán vuelta.

RAFAEL ALBERTI, *Balada de la bicicleta con alas*



Nada, había que afrontar aquello; era algo así como remontar una loma en bicicleta, aunque sin la satisfacción de bajar a toda velocidad por el otro lado.

KATHERINE MANSFIELD, «El cansancio de Rosabel»

~

El proletariado occidental ya va en coche; el chino, en bicicleta. Puede ocurrir que el ciclista llegue más lejos que el automovilista.

SÁNDOR MÁRAI, *Diarios*

~

Se trataba de mujeres detenidas por actos de resistencia, comunistas y, hasta agosto de 1942, judías que habían cometido alguna infracción de las ordenanzas alemanas: prohibición de salir después de las ocho de la noche, obligación de llevar la estrella amarilla, prohibición de pasar la línea de

demarcación, prohibición de utilizar el teléfono, poseer una bicicleta, un receptor de radio…

PATRICK MODIANO, *Dora Bruder*

~

Durante un tiempo, quizá durante toda la década de los cincuenta, se consideraba una excentricidad que una chica montara en bicicleta a partir de cierta edad, pongamos, cuando empezaba a usar sujetador.

ALICE MUNRO, «Trabajar para ganarse la vida»

~

Pronto anochecería. El señor Biswas no tenía faros (todos los faros y todas las bombas de bicicleta que compraba se los robaban enseguida), y nunca lograba, al contrario que otros ciclistas, circular con una vela encendida dentro de una bolsa de papel abierta en la mano, algo que hacían no tanto para alumbrarse como para apaciguar a la policía.

V. S. NAIPAUL, *Una casa para el señor Biswas*

~

El caso urgente todavía no se había presentado. Pero sor Marie de los Querubines se moría de ganas de montar en aquel trasto. Tiempo atrás, cuando todavía no había abandonado el mundo, hacía de eso cinco años, ¡cuántas salidas con sus hermanas, cuántas excursiones, cuántas comidas en el campo! Se echó el negro velo hacia atrás y se dijo: «Si éste no es el caso, jamás lo será». Y empuñó el manillar con el corazón palpitante de júbilo.

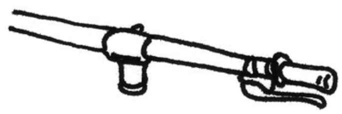
IRÉNE NEMIROVSKY, *Suite francesa*

~

Me parecen seres vivos, criaturas, gracias al manillar. El manillar es la cabeza, la frente y los cuernos de las bicicletas. Me hago una idea de su personalidad mirándoles el manillar, de la misma manera que con las personas mirándolas a la cara. Este triciclo pequeño y regordete tiene el cuello doblado, como todas las bicicletas tristes, y el manillar no está hacia

delante, sino ligeramente girado a un lado. Como todos los tristes, está nervioso por sus expectativas de futuro. Con todo, en su plástico y en su forma de estar sobre la alfombra hay una tranquilidad que hace olvidar la tristeza.

ORHAN PAMUK, *Otros colores*



O la locura tal vez –que llega una sola vez–, sola, feliz, rodando en bicicleta por un jardín de amapolas.

ALEJANDRA PIZARNIK, *Diarios*

~

Vuelven varias veces y todo sigue igual: cuando lo suelta el hijo se cae. Tenés que encontrar el equilibrio, le dice. ¿Pero cómo se enseña eso? ¿Qué quiere decir encontrar el equilibrio? Pasa un tiempo y una tarde lo lleva a la Costanera Sur y le dice: ya no te agarro más. Después de unos intentos de arranque, el hijo pedalea con bronca, zigzaguea dudoso y dibuja una línea con las ruedas, encuentra algo, sigue. Después frena y se da vuelta. ¿Me viste, pa?

PEDRO MAIRAL, *El subrayador*

~

¿Logrará salvarse el viejo campeón? ¿O será esa la hora de su destino? Suena una trompeta cuyo eco retumba entre las peñas. Es el cuerno de un mensajero en motocicleta, pero parece la señal de un solitario dios de las montañas. Coppi deja de tambalearse sobre el sillín, parecen haberle insuflado nuevo aliento desde algún lugar desconocido, la mano invisible de la victoria lo lleva de promontorio en promontorio y lo deposita en el valle de Gardena. Vuela, terriblemente feliz, aunque su rostro no exprese más que dolor.

DINO BUZZATI, *El Giro de Italia*

~

Se me ha sentado un ángel
en el manubrio.
Me acarician las alas
del ángel rubio.

Estaba muy cansado
de volar siempre,
por eso me ha pedido
que lo pasee.

La gente por la calle
mira y se ríe
de la monja contenta
y el ángel triste.

Hermano viento, ayuda
nuestra carrera;
queremos ir al cielo
en bicicleta.

MARÍA ELENA WALSH,
Canción de la monja en bicicleta



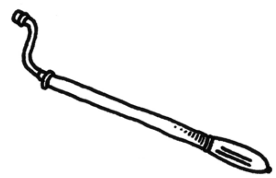
En 1898, un estadounidense, Hamilton, fue el primero en llevar el récord mundial de la hora más allá de los cuarenta kilómetros. No obstante, su logro no fue oficialmente reconocido. ¿El motivo? Porque se hizo marcar el ritmo con una señal luminosa que proyectaban desde el centro de la pista y que iba indicándole la velocidad que debía mantener. Con aquella descalificación, la Unión Ciclista Internacional se convirtió en la primera organización deportiva que reconoció oficialmente la existencia de la psique del deportista.

TIM KRABBÉ, *El ciclista*

~

Extendidos debajo de él como un festín vio la dulzura y el tiempo y el amor. Consideró la posibilidad de sacar su bicicleta y recorrer el valle, pedaleando hasta caer, adentrándose cada vez más en la belleza.

SALMAN RUSHDIE, *Shalimar el payaso*



Si las constelaciones hubieran recibido su nombre en el siglo veinte, supongo que en el cielo veríamos bicicletas y neveras, estrellas del rock and roll, o incluso nubes atómicas.

CARL SAGAN, *Cosmos*

~

Lo malo era que Archie no mejoraba. No bajaba de 62,8 segundos. Oye, es un tiempo bastante bueno, de categoría mundial, nada menos. Pero, durante tres años, Archie marcó precisamente 62,8 segundos en cada una de las vueltas. Los otros ciclistas paraban para comprobarlo. Apoyaban la bicicleta en el peralte y lo cronometraban con sus relojes de pulsera. Y 62,8 segundos cada vez. Semejante incapacidad para mejorar es excepcional. Esta persistencia es, en cierto modo, milagrosa.

ZADIE SMITH, *Dientes blancos*

~

El avión y el auto no guardan proporción por su velocidad con el hombre, que es mayor de la que él necesita. No así la bicicleta.

JULIO TORRI, *Prosas dispersas*

~

El modelado de la Francia profunda se inscribe en los músculos de los corredores, y cada día el espectador recupera un fragmento de su patria adornado con la cinta del pelotón multicolor. Es toda una imaginería tierna y refrescante, que da color y calor al Tour.

MICHEL TOURNIER, *Celebraciones*

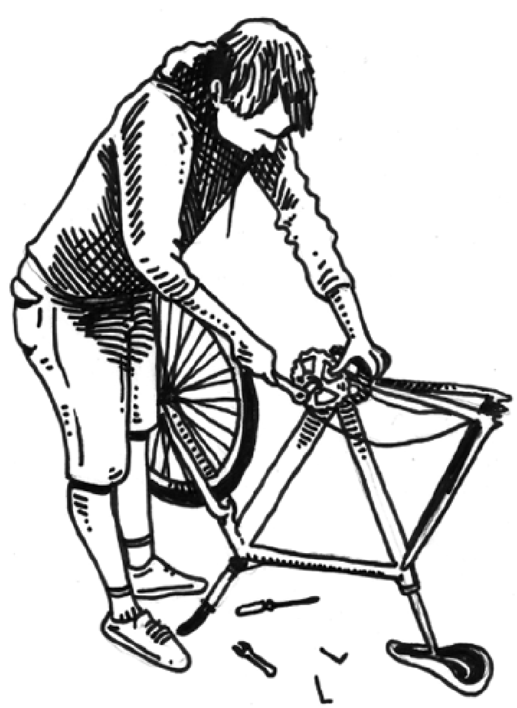
Profesor,
quítese los lentes-bicicletas.
Yo mismo,
hablaré de mi tiempo,
y de mí.
Yo,
saneador tempestuoso de la revolución,
movilizado y por vocación,
me fui al frente,
dejando los jardines señoriales de la poesía,
mujer caprichosa.

VLADIMIR MAIAKOVSKY

Desde la primera campanada, Denis notó que la cosa no marchaba. Cada vez le costaba más trabajo llegar a los pedales; sus piernas parecían irse acortando paulatinamente. A la luz del claro de luna seguía sin embargo escalando, montado sobre su rayo mecánico, por entre la gravilla del camino de tierra. Pero en cierto momento se fijó en su sombra: hocico alargado, orejas erguidas. Y al instante dio de morros en el suelo, pues un lobo en bicicleta carece de estabilidad.

BORIS VIAN, «El lobo-hombre»

Manual



Ciclovía: una experiencia

Domingo 4:00 a.m. A esta hora, cuando suena el despertador y afronto esa tragedia de bañarme con agua fría, no puedo evitar recordar la definición de Ambrose Bierce acerca del amanecer: «Amanecer s.: Momento en el que los hombres sensatos se van a dormir»[1]. Aunque estoy totalmente de acuerdo con la definición, me levanto y prosigo con mi insensatez. Hace poco le escuché a un amigo que el domingo se divide en dos grupos de personas: el de los que se van a dormir después de la rumba del sábado en la noche, y por otra parte, el de los que se levantan a hacer deporte. Como nos dice Bierce: los sensatos y los «otros». Yo estoy incluido en los últimos, aunque a veces siento que debería ser de los primeros.

Pienso en todo lo que he mencionado, antes de dirigirme a trabajar como guardián de Ciclovía todos los domingos y festivos del año. Sí, yo trabajo en la Ciclovía… Sí, los domingos y festivos… Sí, todo el año, incluido el 25 de diciembre… Sí, el sábado en la noche sólo veo televisión…

Realmente desconozco cómo entienden la Ciclovía los usuarios, porque estoy demasiado inmerso en ella como parte de su estructura y, antes de vincularme al programa, no era adepto a este tipo de recreación, por esto, en los siguientes párrafos trataré de relatar cómo percibo este evento que transforma la ciudad cada domingo.

A las 5:00 a.m., desde mi casa al punto de encuentro, que es el lugar donde se reúnen los guardianes, observo las estrellas pintadas en el asfalto que representan, cada una, un peatón muerto por accidente de tránsito[2]; no sé a ustedes, pero a mí me parece estúpido morir atropellado por un vehículo a dos metros de un puente peatonal. La ciudad es fría, no sólo por la hora, sino por la pobre interacción que hay con ella. Vehículos a alta velocidad, personas ebrias e inseguridad, me hacen sentir como un intruso en este espacio. A veces, un poco de miedo y ansiedad por llegar pronto al destino, y por la incertidumbre de lo que pueda suceder ese día.

Una vez se habilitan las vías para los usuarios, el espacio cambia: donde normalmente transitan vehículos, el eje central de la movilización se traslada a las bicicletas. Lo que normalmente es una calle donde el tráfico

vehicular se impone y la prisa por llegar pronto a los destinos de los ciudadanos no permite observar la ciudad, se transforma en una atmósfera que permite un contacto más cercano con el entorno, una velocidad moderada en el desplazamiento permite reconocer de otra manera los lugares por donde seguramente transitamos con frecuencia, pero que nunca reparamos en observar detenidamente.

Cuando se tiene la responsabilidad de asistir y proteger a tantas personas la ilusión del espacio ideal se borra, en ese momento sólo veo exceso de velocidad en bicicleta, perros gigantescos (y no todos de buen carácter) que van por ahí sin collar ni bozal. Niños solos y que potencialmente podrían terminar en el piso accidentados, o de repente un vendedor ambulante está parado en la mitad de la vía ofreciendo sus productos; realmente no me doy cuenta de qué vende, trato de convencerlo para que no se ubique ahí, pero la respuesta que recibo es:

—¡No me joda, o es que usted le va a dar de comer a mis hijos! ¡Más bien dígale al alcalde que dé trabajo!

—¡Claro, como yo salgo de trabajar y me voy a almorzar con él! –eso es lo que quisiera responder en ese momento, pero soy más amable con el vendedor y llegamos a algún acuerdo; además quedo con la duda de que realmente yo sea el culpable de que sus hijos no coman ese día.

No quiero incomodar a nadie y entiendo que ese hombre, al igual que los otros vendedores que trabajan en Bogotá, necesita, de algún modo, obtener un ingreso económico, sin embargo, no creo que se deba sacrificar el espacio público, porque éste es un bien común, que no debe ser alterado para otro uso que no sea el de un lugar para los ciudadanos; no obstante, la solución tampoco debe ser el destierro total de una parte de nuestra población.

Quizá ustedes pensarán que deseo insistir en historias de personas desagradables, pero me resulta inevitable relatarles una más de este estilo. Trata de una taxista que solicita… no, no solicita; ordena que lo dejemos ingresar al corredor, a esto tratamos de hacerle entender que su «solicitud» no puede ser atendida por la seguridad de los ciclopaseantes, a lo que él contesta:

—¡Qué va! ¿Es que usté no sabe que yo a usté le pago el sueldo con mis impuestos?

—Señor, ¿usted supone que yo no pago impuestos? –le interpelo.

—¡Ah! Estos creen que porque tienen un uniforme se la pueden montar a uno…

Y se va sin mediar palabra.

Bueno, está bien, acepto que la respuesta no fue la más adecuada, pero sí la más sutil que encontré; además ¿no les parece una ordinariez mencionar mi sueldo por no acceder a una altanería?

Entre 1:30 p.m. y 1:45 p.m. los usuarios van camino a sus casas, los vendedores desarman sus carpas, todos se preparan para finalizar una jornada más, para mí todo vuelve a la calma, pero es una sensación que dura poco…

Entre guardianes y servidores sociales nos ubicamos en todos los cruces para habilitar las vías nuevamente para los vehículos. Todos nos encontramos un poco tensos, ya sabemos lo que va a suceder; de repente, decenas de carros se agolpan en los cruces exigiendo que inmediatamente los dejemos ingresar. Explicamos que todavía faltan algunos minutos para el cierre de la Ciclovía, pero no es suficiente. Ahora sólo se escuchan pitos ensordecedores, insultos; peleas entre conductores, insultos; nos muestran relojes a distancia que indican, según ellos, que ya son las 2:00 p.m.; insultos, más insultos, etc. Soportamos eso mientras les informamos a los ciclistas que deben seguir su camino por las ciclorrutas, tratamos de llevar a los niños a zonas seguras, porque no siempre los conductores tienen un minuto para esperar.

Finalmente, a las 2:00 p.m., una vez retirado el material, los vehículos enfurecidos ingresan al espacio que se les «robó»; parece que sienten que han recuperado su dominio sobre lo que les pertenece y se les arrebató injustamente. Un camión recoge el material usado durante la jornada y en ese momento puedo dirigirme a casa.

Particularmente me gusta realizar mi trabajo, es un sentimiento extraño, difícil de comprender, después de lo que he narrado. Sucede que en medio de todo esto, siempre hay una sonrisa, un abrazo, la felicitación de un desconocido, las infinitas bendiciones de una madre al ver que su hijo se recupera al recibir atención de primeros auxilios después de un accidente. La dulce mirada y la cándida sonrisa de una bella mujer. Cada vez son más las personas que comprenden que la ciudad les pertenece y que hacen parte de la misma. Creo que en ese proceso la Ciclovía es un elemento fundamental; éste es un ejercicio masivo de convivencia ciudadana, el cual es ya para muchos intrínseco a su ciudad.

La Ciclovía es una multiplicidad de elementos, de signos y códigos, un contexto que varía el sentido del urbanismo y la vida en la ciudad. Es un lugar distante a ese laberinto escandaloso y afanado. Es un espacio que reconstruye la ciudad y que se transforma, no sólo por las variaciones que presentan sus tramos, sino porque se convierte en un espacio virtual y se potencializa, tal vez efímero por sus breves ocho horas a la semana, pero una realidad constante para esta ciudad.

CARLOS ANDRÉS BAQUERO SALAMANCA
Gerente Especial de Ciclovía

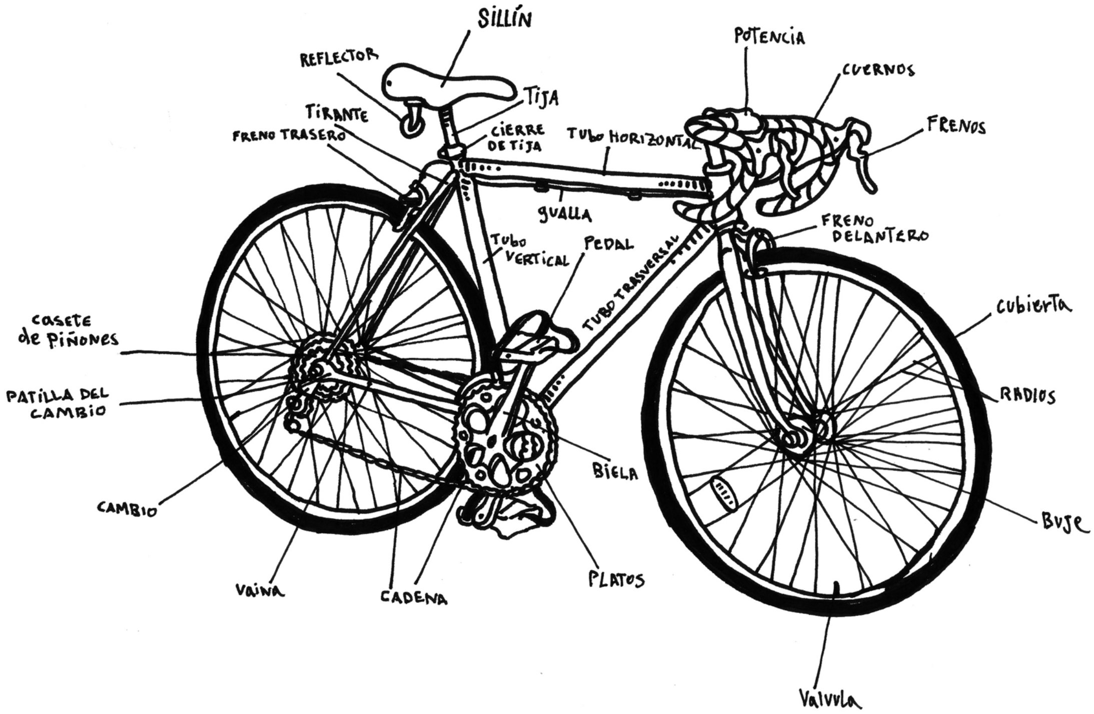


Notas

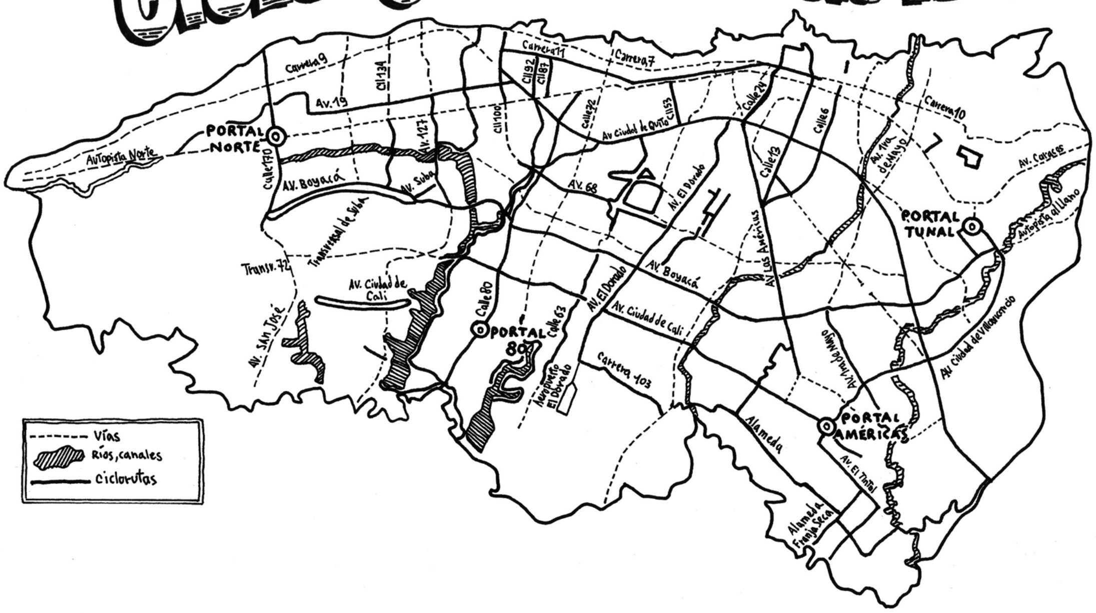
[1] BIERCE, Ambrose, *Diccionario del Diablo*, Tr.: Félix Manuel Burgos. Alfa Centauro Editores, 2001.

[2] En el año de creación de esta crónica, el entonces alcalde mayor de Bogotá, doctor Antanas Mockus, instauró una campaña pedagógica contra los accidentes de tránsito específicamente en peatones. Para esto, se dibujaban estrellas negras en el piso justo en el lugar de un accidente que provocara una persona fallecida.

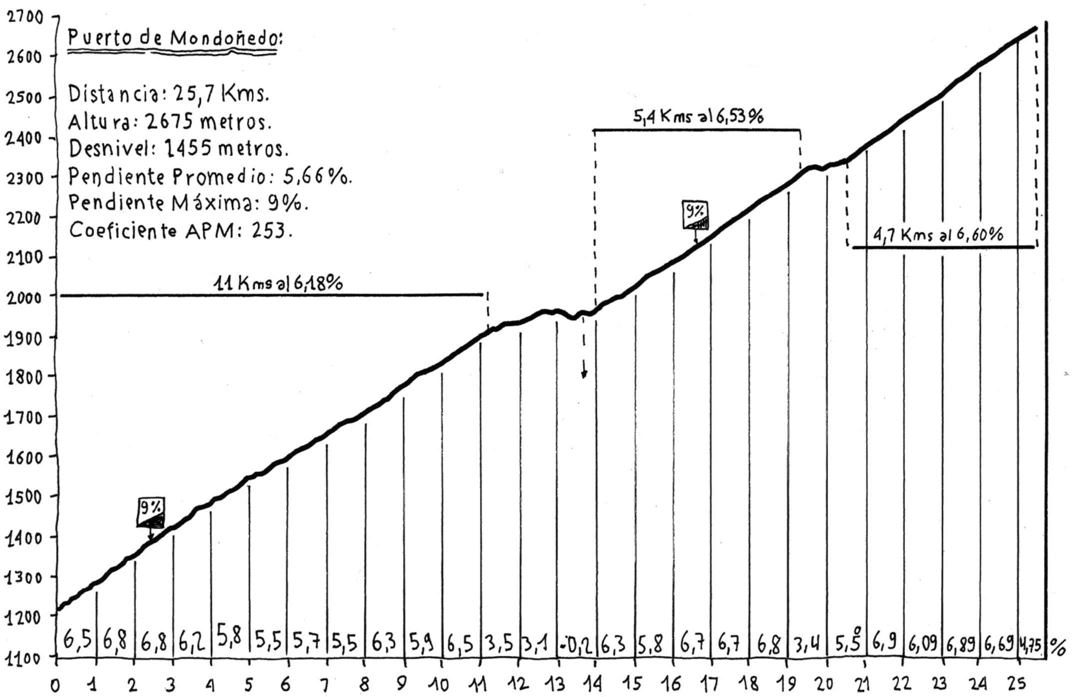
Partes de la bicicleta

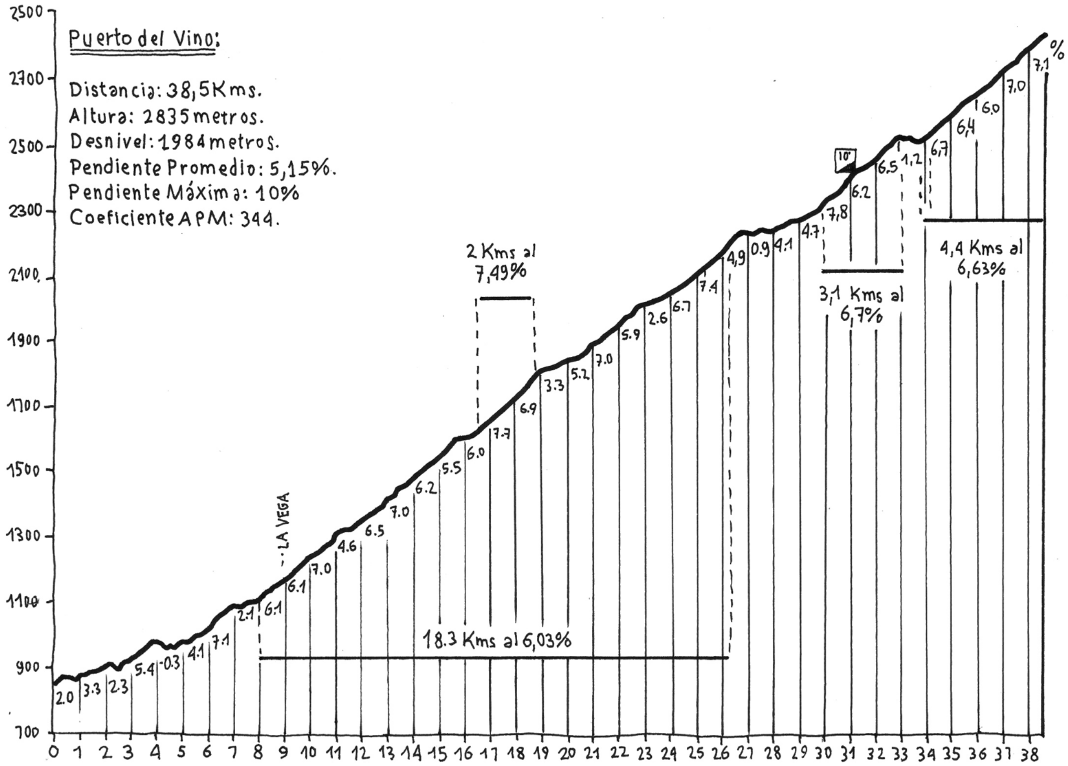


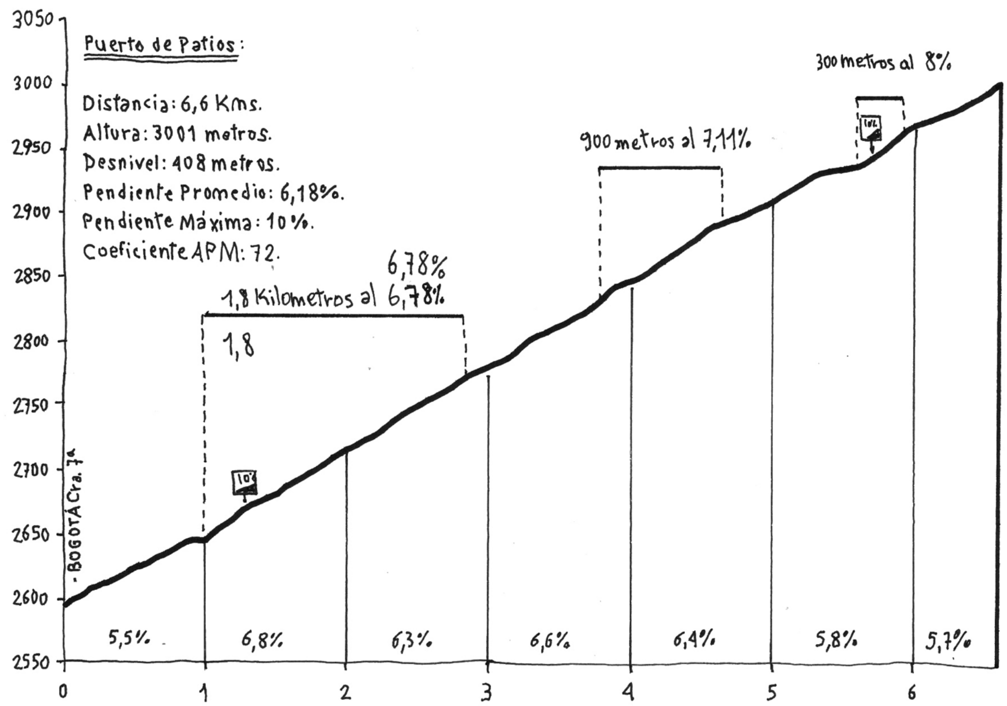
CICLO RUTAS DE BOGOTÁ



ALTIMETRÍAS

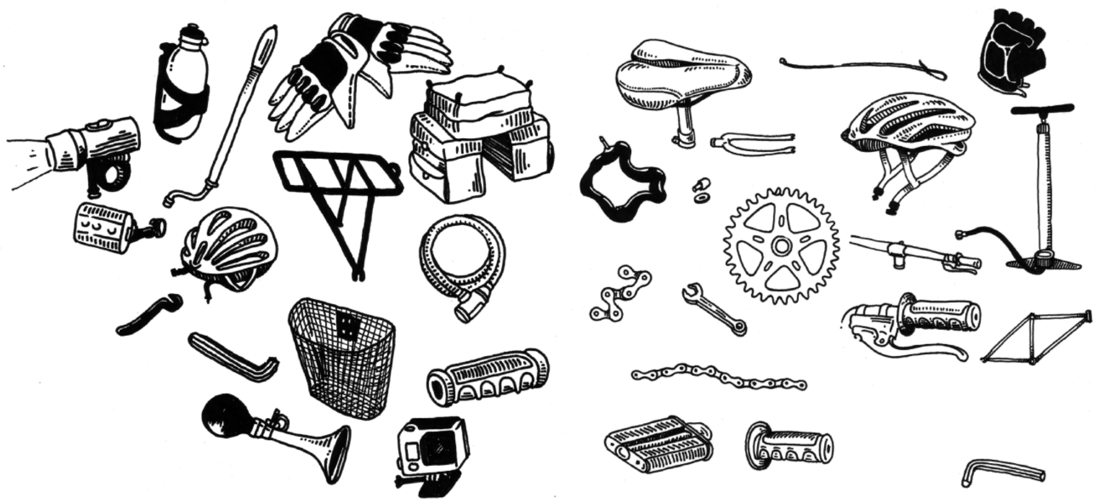






Fuente: altimetriascolombia.blogspot.com

ACCESORIOS



Cómo circular en la ciudad[3]

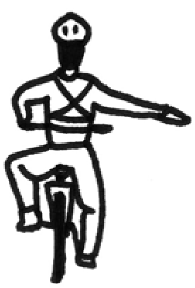
Señales manuales

Usa las manos para anunciar cualquier maniobra. Ten en cuenta que la bicicleta no cuenta con luces de freno o direccionales. Procura hacer contacto visual con los demás conductores.

Girar a la izquierda

Cuando un ciclousuario va a girar a la izquierda puede ocupar todo el carril. Para la maniobra debes extender tu brazo izquierdo para anunciar a demás conductores cuál será tu mabiobra.





Girar a la derecha

Cuando un ciclousuario va a girar a la derecha debe extender la mano derecha o extender la mano izquierda hacia arriba.

Parar

Cuando un ciclousuario va a detenerse previamente debe extender la mano izquierda hacia abajo.



Señales reglamentarias

La señal de PARE debe utilizarse para controlar y regular las prioridades en las intersecciones; en algunas ocasiones la señal CEDA EL PASO puede ser usada con el mismo objetivo.

SR-01 Pare

Notifica al ciclousuario la obligación de detenerse.



SR-02 Ceda el paso

Notifica al ciclousuario la obligación de ceder el paso.



SRC-01 Conserve la derecha
Notifica al ciclousuario la obligación de circular por el carril derecho.





RC-02 Obligatorio descender
Notifica al ciclousuario la obligación de bajarse de la bicicleta.

SRC-03 Circulación no compartida
Notifica al ciclousuario y al peatón que deben circular por el corredor correspondiente a cada tipo de usuario.





SRC-04 Circulación de mascotas prohibida
Notifica a los usuarios la prohibición de transitar con mascotas.

SRC-05 Circulación compartida
Notifica al ciclousuario y al peatón que la infraestructura es compartida.



SEÑALES PREVENTIVAS

Estas señales de color amarillo, en forma de rombo, con su figura o símbolo de color negro, informan al conductor de la presencia de un riesgo más adelante en la vía, al cual tiene que prestar atención.



SPC-01 Vehículos en la ciclovía
Advierte al ciclousuario la proximidad a un tramo o intersección en el cual pueden cruzar vehículos automotores.

SPC-02 Descenso fuerte
Advierte al ciclousuario la proximidad a un sector de la vía con una pendiente fuerte de descenso.





SPC-03 Ascenso fuerte

Advierte al ciclousuario la proximidad a un sector de la vía con una pendiente fuerte de ascenso.

SEÑALES INFORMATIVAS

Su función es la de guiar e informar a los actores de la vía, brindando información como distancias a un lugar de interés, prestación de servicios (montallantas, hospitales, restaurantes).

SIC-01 Información previa de destino

Indica al ciclousuario, antes de una intersección o cruzamiento, la dirección correcta a seguir para llegar al destino que informa la señal.



SIC-02 Cicloparqueadero

Indica al ciclousuario el sitio mismo, la dirección o distancia a la que se encuentra un estacionamiento de bicicleta.

SIC-03 Fin de la ciclorruta

Informa al usuario la terminación de la ciclorruta por la cual está transitando.



SEÑALES HORIZONTALES

Líneas longitudinales

- Líneas de borde: indica el borde exterior de la franja para las bicicletas y la separa de los tránsitos peatonales y vehiculares, según sea el caso.

Líneas de eje central

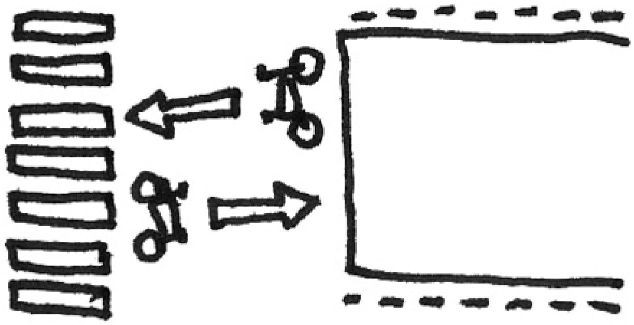
- Línea continua: le indica al ciclousuario la prohibición de adelantar.
- Línea segmentada: Le indica al ciclousuario que está permitido adelantar.

Bicicarriles

Franja destinada para el tránsito de ciclousuarios de forma exclusiva o compartida, segregada o delimitada.

Notas

[3] Toda la información de esta sección fue tomada del *Libro de la bici 2014*, del IDRD.



DEMARCACIÓN
PASOS PEATONALES

